Mittag=Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 16.) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Breslau bei Emil Kabath.

Posener Zeitung.

Neunundsiebzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus: In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M. Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse. In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank."

Nr. 302.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Montag, 1. Mai

(Erscheint täglich drei Mal.)

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Zeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1876.

Vom Landtage.

45. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 29. April, 11 Uhr. Am Ministertische Camphausen Graf zu Eulenburg, Achenbach, Friedenthal, Ministerialdirektor Weishaupt, Geh. Rath Brefeld u. A. Auf der Tagesordnung steht die zweite Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend die Uebertragung der Eigenthums- und sonstigen Rechte des Staates an Eisenbahnen auf das deutsche Reich.

§ 1 der Vorlage lautet: Die Staatsregierung ist ermächtigt, mit dem deutschen Reiche Verträge abzuschließn, durch welche 1) die gesammten im Bau oder Betriebe befindlichen Staatseisenbahnen nebst allem Zubehör und allen hinsichtlich des Baues oder Betriebes von Staats-Eisenbahnen bestehenden Berechtigungen und Verpflichtungen des Staates gegen angemessene Entschädigung kaufweise dem deutschen Reiche übertragen werden; 2) alle Befugnisse des Staates bezüglich der Verwaltung oder des Betriebes der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen, sei es, daß dieselben auf Gesetz, Konzession oder Vertrag beruhen, an das deutsche Reich übertragen werden; 3) im gleichen Umfange alle sonstigen dem Staate an Eisenbahnen zustehenden Antheils- und anderweiten Vermögensrechte — gegen angemessene Entschädigung — an das deutsche Reich abgetreten werden; 4) ebenso alle Verpflichtungen des Staates bezüglich der nicht in seinem Eigenthum stehenden Eisenbahnen vom deutschen Reiche gegen angemessene Vergütung übernommen werden, und 5) die Eisenbahnaufsichtsrechte des Staates auf das deutsche Reich übergehen.

Landwirthschaftlicher Minister Friedenthal: Ich will mich in meiner Rede auf die Erörterung derjenigen Gesichtspunkte beschränken, welche das Gebiet der Landwirthschaft mittelbar oder unmittelbar berühren. Bekannt ist, daß in den Kreisen der Landwirthschaft allgemeine und dringliche Klagen über den Zustand unseres Eisenbahnwesens herrschen. Wer wollte leugnen, daß diese Klagen viel Uebertriebenes und Phantastisches haben, daß sie umgeben sind von agitatorischem Beiwerk. (Hört! links.) Je richtiger aber dies ist, desto dringender erwächst uns allen die Pflicht, den wahren Kern aus der Umhüllung des Uebertriebenen und Unrichtigen herauszuschälen. Die Regierung erkennt diese Pflicht und glaubt in dem vorliegenden Entwurf Zeugniß dafür abgelegt zu haben. Die Beschwerden seitens der landwirthschaftlichen Kreise richten sich zunächst gegen das Chaos unserer Eisenbahntarife. Die etwa 90 in Deutschland bestehenden selbstständigen Eisenbahn-Unternehmungen, welche von einigen 60 selbstständigen Direktionen verwaltet werden, haben 1533 selbstständige Tarife. (Bewegung.) Zu diesen Tarifen kommt aber noch eine große Anzahl von einzelnen Nachträgen, deren mir von 11 Verbänden allein 475 bekannt sind. Von einem einzigen Verbande befassen sich 65 geprüfte, 372 sogenannte Dienstbefehle ebenfalls mit abweichenden Tarifirungen. Ich habe hier von einem solchen deutschen Eisenbahnverbande den 95. Nachtrag zu einer der 1533 selbständigen Tarife. (Hört! Hört!) Wenn man diese Zustände beibehalten wollte, so müßte man ja dazu schreiten, an allen unseren Universitäten Professuren des Tarifwesens, in unseren Volksschulen eine Tarifkunde, in den landwirthschaftlichen Vereinen einen Wanderlehrer einzuführen, welche über das Tarifwesen unterrichten. (Heiterkeit.) Dann würde es vielleicht möglich sein, den Einzelnen gegen erhebliche Verluste zu schützen. Wie soll bei dem herrschenden System der Landwirth sich davon mit irgend welcher Zuverlässigkeit unterrichten, welche Frachtsumme er zu zahlen hat. Sehr oft geschieht es, daß ein Unternehmer einen Vertrag schließt, von dem er sich Vortheile verspricht, und daß dieses Unternehmen gerade in das Gegentheil umschlägt, weil er nicht vorher mit Sicherheit die einschlagenden Tarife bestimmen konnte. Wenn man es bei der ersten Lesung für phantastisch erklärte, bei einer systematischen Veränderung unserer Eisenbahnen Abhilfe gegen solche Dinge zu erwarten, so trifft das in gewisser Beziehung vielleicht zu, für den vorliegenden Fall aber gewiß nicht. Wir haben in verschiedenen Nachbarländern die Erfahrung, daß es wohl möglich ist, ein einheitliches und durchsichtiges Tarifsystem zur Geltung zu bringen. Die zweite Beschwerde richtete sich gegen die materielle Willkürlichkeit und Systemlosigkeit unseres Tarifsystems, das ohne alle feste Prinzipien vor Allem auf den zu weit getriebenen Erwerbssinn der einzelnen Verwaltungen gegründet ist. Mit Recht bemerkt die Denkschrift der dresdener Handelskammer, das Bestimmende in der Genesis der Tarife scheine ihr, daß man jeden Artikel so hoch belaste, als er es ertragen kann. Das heißt mit anderen Worten: die Eisenbahnen tarifiren hoch, was ihnen nicht entgehen kann und niedrig dasjenige, worin sie mit anderen Bahnen konkurriren. Wozu aber muß dies nothwendig für den Landwirth führen, der meist nicht in der Lage ist, konkurrirende Bahnen zu benutzen? Dazu, daß diejenigen Artikel, die die Landwirthschaft vorzugsweise verfrachtet, unter den hohen Tarifen leiden und daß ihr keine Kompensationen gewährt werden, wie sie dem anderen Theile der Bevölkerung durch die anderen Tarife zu gute kommen. Der Wunsch, hier eine durchgreifende Reform herzustellen, kann doch gewiß nicht zu den phantastischen Bestrebungen gezählt werden. Der dritte Punkt, den die Landwirthe hauptsächlich urgiren, ist der, daß bei den Betriebs- und Frachteinrichtungen der Eisenbahnen mit völliger Rücksichtslosigkeit gegen die eigenartigen Interessen der Landwirthschaft verfahren werde. Wenn z. B. die Eisenbahnen fast durchweg in Deutschland eine sehr kurze Ausladefrist gewähren, so mag das für die industriellen Erwerbskreise genügen; aber keineswegs für die Landwirthe. Die Ansage, daß die Güter vom Bahnhofe abzuholen sind, kommt der Natur der Sache nach meist dann an die Landwirthe, wenn die Frist längst abgelaufen ist, und den Abnehmern erhebliche Kosten erwachsen. Ich erinnere sodann an die Beförderung des Viehes auf den Eisenbahnen. Es giebt kaum ein anderes Land, in welchem die Beförderung dieses für unsere Gesammtwirthschaft, nicht blos für die Landwirthschaft höchst bedeutsamen Artikels so zurück und mit solchen Schäden verknüpft ist, als bei uns. In England hat man durch ganz einschneidende Bestimmungen die Eisenbahnen zu einer Rücksichtnahme auf die Verhältnisse dieses Produktionszweiges gezwungen. Bei uns ist noch kaum ein Schritt nach dieser Richtung hin geschehen. Wir sind ferner in Deutschland noch nicht in der Lage gewesen, von den Eisenbahnen einen solchen Transport lebender Fische zu erlangen, daß die kontinentale Bevölkerung im großen Maßstabe an diesem billigen Nahrungsmittel theilzunehmen im Stande ist. Noch vor wenigen Wochen mußten die Fischer an einem Theil unserer Küsten eine große Menge von Fischen als Dünger verwerthen. Es geht soweit, daß unsere eigenen Fischer in Friesland vorziehen, ihren Fang an guten Fischen nach England zu bringen, weil sie nicht im Stande sind, sie in Deutschland zu verwerthen. Endlich sind es die Differentialtarife, die den lebhaftesten Gegenstand der Klage bilden. Unter Differentialtarifen versteht man jede Abweichung von der Norm, nach welcher ein bestimmter Artikel zu einem bestimmten Satze für eine bestimmte Entfernung befördert wird. Gemeinsam ist diesen Differentialtarifen, daß sie das Konsumtionsgebiet erweitern und damit naturgemäß die Voraussetzung der Konkurrenz der verschiedenen Produktionsgebiete wesentlich verschieben. Das gegenwärtig bestehende System der Differentialtarife führt nun in der That außerordentliche Schäden nicht blos für die Landwirthschaft, sondern auch für eine Anzahl von Produktionsgebieten unseres Landes mit sich. Daß diese Schäden aber bestehen, liegt nicht an den leitenden Personen, an dem mangelnden Entgegenkommen, sondern einzig und allein an den Verhältnissen. Deshalb ist Abhülfe nirgends anders zu finden, als in dem Uebergange, oder vielmehr in der Rückkehr zu einem System, welches bei uns die Eisenbahnen als eine im öffentlichen Dienste stehende Verkehrseinrichtung behandelt. Der einzige Weg, zu einer Besserung dieser Zustände und zu einer durchgreifenden Reform zu gelangen, ist der in dieser Vorlage eingeschlagene, welcher dahin zielt, der öffentlichen Gewalt die Leitung an der Spitze des Betriebes und der Nutzung des Eisenbahnwesens dadurch einzuräumen, daß eine dominirende Stellung durch die Konsolidation des Eisenbahnwesens in ihre Hände gelangt. Eine Tarifirung, welche unnatürliche Verhältnisse hervorruft, welche künstliche Industrieen schafft, welche nur um des Verfrachtens willen einen an sich durch die Natur der Dinge nicht begründeten Zweck hervorruft und die Gunst des Einen durch erhebliche Nachtheile des Anderen erkauft, ist entschieden dem Lande schädlich. Diese Dinge können aber nur dann richtig beurtheilt werden, wenn man das Ganze der wirthschaftlichen Interessen übersieht und im Stande ist, zu erwägen, inwieweit die Konkurrenz mit dem Auslande in Frage kommt. Ein Gebiet, in dem lediglich ohne Mischung mit irgend welcher Industrie nur die Agrikultur herrscht, ist ebenso wenig in einem heilsamen und glücklichen Zustande, wie jene Gebiete, in welchen die Industrie sich hypertrophisch angesammelt hat und alle Verhältnisse beherrscht, während alle andere erwerbliche Thätigkeit verdrängt ist. Das allein Richtige hierbei ist eine Mischung zwischen Industrie und Landwirthschaft; und namentlich ist für solche Landestheile, die gegenwärtig an einem Mangel an Industrie kranken, die Verbindung mit der sogenannten landwirthschaftlichen Industrie sowohl nach der finanziellen Seite als auch nach der Seite der Kulturentwickelung hin ein höchst erstrebenswerthes Ziel. Wo die beiden Extreme herrschen, greifen Sozialismus, verkehrte Anschauungen, Rohheit, Bildungslosigkeit und Brutalität am meisten Platz. Wo aber die richtige Mischung zwischen diesen Erwerbsthätigkeiten ist, da entwickelt sich bald ein gesunder Zustand, in welchem sämmtliche Mitglieder der Familie das ganze Jahr hindurch Beschäftigung finden und in ihren Erwerbsverhältnissen allmälig fortschreiten. Vom Standpunkt einer alles übersehenden, von staatlichen Gesichtspunkten geleiteten Eisenbahnpolitik kann nach dieser Richtung der fortschreitenden Kulturentwickelung unendlich viel geleistet werden. (Abg. Richter (Hagen): Sozialismus!) Wenn der Abg. Richter bei der ersten Lesung sagte: bei der Eisenbahnverwaltung handele es sich darum, den wandelbaren, verschiedenartigen, mit einander konkurrirenden Bedürfnissen in den verschiedenen Theilen Deutschlands in organischer Weise gerecht zu werden, so akzeptire ich das durchaus; aber wer soll anders diesen konkurrirenden Bedürfnissen gerecht werden, als eine Gewalt, die als höhere dritte über den Konkurrenten steht? (Abg. Richter (Hagen): Das sagt Bebel auch!) Glauben Sie, daß die Konkurrenten sich selbst in organischer Weise verbinden? Nun und nimmermehr. Das sind Obliegenheiten, die durch die Staatsgewalt am besten ausgeführt werden. Ich erinnere an den engen Zusammenhang, den diese Verhältnisse naturgemäß mit der Handels-, Zoll- und Gewerbepolitik haben. Wer kann leugnen, daß die Tarife der Eisenbahnen als Import- und Export-Prämien wirken? Diese Gebiete fallen in der That fast vollständig aufeinander zusammen. Ich behaupte, daß die Strömung im deutschen Volke entschieden dahin geht, den öffentlichen Charakter des Eisenbahnwesens zum Durchbruch zu bringen, und danach das neue System zu gestalten. Von den landwirthschaftlichen Kreisen kann ich aus vollster Kenntniß aller Stimmen, die in den einschlagenden Zeitschriften und Vereinen laut werden, dafür Zeugniß ablegen. Die Gegenströmung, die sich kundgiebt, ist meist in den Parteirichtungen zu finden, die der Frage vor allem eine politische Bedeutung beilegen. Diese bewegt insbesondere die Angst vor einer allzu großen Zentralisation. Man sagt: Hier wird wieder zentralisirt; das entspricht der deutschen Eigenart nicht. Aber in Wirklichkeit tritt die Zentralisation bei dieser Vorlage in keiner anderen Weise auf, als auf dem vielfach von den Gegnern der Vorlage angepriesenen Wege der Gesetzgebung und der straffen zentralisirten Aufsicht des Staates. Was den ersteren Weg betrifft, so bleibt doch die einheitliche Verwaltung, welche unsere Vorschläge anstreben, immer eine flüssige und kann den Individualitäten und Bedürfnissen nachgehen, während das einmal vorhandene Gesetz dazu nicht im Stande ist. Ja die Berücksichtigung der Verhältnisse der einzelnen Orte und Provinzen ist gerade am ersten möglich auf dem Wege, den wir Ihnen empfehlen. So z. B hat bereits die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen einen bedeutsamen Schritt nach dieser Richtung gethan. Es bestehen dort Ausschüsse, die aus den verschiedenen Interessentenkreisen zusammengesetzt sind, die mit bestimmten Befugnissen periodisch zusammentreten. Diese Einrichtung hat sich dort bewährt und wird von den Einwohnern des Reichslandes aufs lebhafteste geschätzt, und man hat deshalb von Seiten des Reichseisenbahnamtes in Aussicht genommen, diese Einrichtung auch in anderen Theilen zu empfehlen. Ich habe die Ueberzeugung, daß eine gewisse Uebertragung der Selbstverwaltung auf das Eisenbahnwesen nur dann erfolgen kann, wenn die Gesammtfigur, welche unsere Eisenbahnen einnehmen, ein gleichartiges Gefüge hat, wie die Beschaffenheit des Staatswesens. Dann erst ist es möglich, die Wechselwirkung zwischen Wasserstraßen, Flüssen und Kanälen, zwischen Landstraßen und Eisenbahnen zur Durchführung zu bringen. Nun ist von der Gegenseite darauf hingewiesen, daß der Neubau der Bahnen leiden würde. Ich denke hingegen, daß der Ausbau der zuführenden Bahnen leichter als jetzt zu Stande kommen wird durch eine Kombination der Thätigkeit der selbstverwaltenden Verbände in den einzelnen Staaten. Nun entgegnet man: warum ist denn aber alles dieses nicht eingetreten, obwohl doch jetzt schon ein erheblicher Theil der Bahnen in den Händen des Staates ist. Das Charakteristische ist aber nicht der Besitz der Bahnen von Seiten des Staates, sondern der Gesichtspunkt, unter welchem dieser Besitz steht. Wie ist denn unser Eisenbahnbesitz entstanden? Ganz willkürlich, da und dort auch gemeinsam mit anderen Bahnen; er ist angewiesen auf die Konkurrenz und darauf, sich derjenigen Richtung anzuschließen, welche in den Privatbahnen die herrschende ist, und die eben rein auf Erwerb ausgeht. Unter solchen Umständen können sogar Staatseisenbahnen in gewissen Fällen nachtheilig wirken. Nur dann werden die Staatsbahnen diejenige Wirkung haben, die wir ihnen zutheilen wollen, wenn sie wirklich als Träger dieser öffentlichen Gesichtspunkte verwaltet werden. Ich finde in § 1 der Vorlage die Frage: Wollen Sie in dieser Richtung eine Konsolidation des im öffentlichen Besitz befindlichen Eisenbahnkomplexes? wollen Sie zunächst und in erster Linie es dem Reiche freistellen, die höchst gewichtigen und alle Verhältnisse der wirthschaftlichen Kulturentwickelung beeinflussenden Funktionen zu übernehmen, welche in dieser Richtung der öffentlichen Gewalt übergeben werden können? Die Staatsregierung hat nach gewissenhafter und eingehender Prüfung geglaubt, sich für diese Richtung entscheiden zu müssen, weil sie der Ansicht ist, daß diese Richtung dazu führt, die Uebelstände nach dem berechtigten Wunsche des Landes zu beseitigen. Beantworten Sie die Frage, die die preußische Staatsregierung mit voller Solidarität Ihnen vorlegt. zustimmend, und Sie werden ein Votum abgegeben haben, das zum Wohle des Vaterlandes gereicht. (Beifall.)

Abg. v. Schorlemer-Alst: Ich will vorerst sagen, was mir an der Vorlage gefällt, nämlich daß sie so gestaltet ist, daß bei der Debatte über § 1 auf das Ganze der Vorlage zurückgegangen werden kann. (Heiterkeit.) Wenn die Fluth der Vorlagen einerseits unsere Kräfte aufreibt, andererseits eine weniger gute Gestaltung der Vorlagen herbeiführen muß, so ist es bei dem beschleunigten Tempo unserer Berathungen wünschenswerth, daß wenigstens bei der zweiten Lesung eine gründliche Erörterung der ganzen Sache stattfinden kann. Die Vorlage theilt mit mancher andern die Eigenschaft, daß ihren Gegnern der Vorwurf der Reichsfeindlichkeit gemacht wird. Sie werden begreifen, daß ich gegen einen solchen Vorwurf schon sehr abgehärtet bin (Heiterkeit), interessant ist nur, daß diesmal Viele, deren Reichsfreundlichkeit über allen Zweifel erhaben war, auch davon betroffen werden. Wären wir in dem uns imputirten Sinne Reichsfeinde, so würden wir gerade für die Vorlage stimmen. (Lebhafte Zustimmung nnd Widerspruch.) Die Motive, die mir im Reichskanzleramt und nicht im Handelsministerium ausgearbeitet zu sein scheinen, da sie fast ausschließlich die Interessen des Reiches und nicht die Preußens ins Auge fassen, passen zu der Vorlage wie die Faust aufs Auge; sie behandeln auf 8 Seiten die Frage, ob die Staatsbahnen den Privatbahnen vorzuziehen sind wogegen sie sich knapp auf 2 Seiten mit dem Verkauf der preußischen Staatsbahnen beschäftigen, aber nicht vom preußischen, sondern vom Standpunkt des Reiches aus. Ich bedaure, daß der Herr Minister für Landwirthschaft sich mit für die Vorlage in's Geschirr gelegt hat. Er hat Dinge begründet, die gar nicht in der Vorlage stehen (Sehr richtig! im Fortschritt); seine Ausführungen beweisen entweder, daß alle Privatbahnen seitens Preußens als Staatsbahnen erworben werden müßten, oder daß das Reich alle Bahnen erwerben müsse. Dafür, daß das Reich die preußischen Staatsbahnen erwerben müsse, habe ich nichts gehört. Die landwirthschaftliche Bevölkerung steht nicht überall auf Seiten des Herrn Ministers für Landwirthschaft, wie er behauptet hat, sie kann schon aus dem Grunde ihr Votum nicht abgegeben haben, weil sie noch weniger, als wir, weiß, warum es sich hier eigentlich handelt (Heiterkeit). Die Staatsbahnen haben bisher kein solches Beispiel gegeben, daß man vertrauen sollte, es würde bei allgemeiner Durchführung ihres Systems besser gehen, als bei den Privatbahnen. Um eine Besserung zu erreichen, zog der Herr Minister den Schluß, es müsse an Stelle der Aufsicht das Eigenthum treten, vermuthlich also das Eigenthum des Reiches. Ich behaupte, alle bestehenden Uebelstände lassen sich entweder durch eine gute Aufsicht oder durch ein Reichseisenbahngesetz und die Ausführung der Artikel 41 bis 47 der Verfassung beseitigen. Das preuß. Staatseisenbahnnetz soll ganz zerrissen sein; wird es dann aber besser, wenn dieser zerrissene Besitz in den Händen des Reiches ist? oder ist das ein Grund für die Vorlage, wenn angegeben wird, es mußte eine ganze Menge kleiner Bahnen aus strategischen Gründen gebaut werden, von denen man annehmen kann, daß sie für den Lokalverkehr nicht nothwendig sind, die aber bezahlt werden müssen? Die ganze Vorlage scheint mir eine übereilte, sie macht gewissermaßen den Eindruck der gewaltsamen Ueberrumpelung. Ich hätte gewünscht, daß eine so wichtige Frage wenigstens ein Jahr lang der ruhigen Erwägung des Volkes übergeben worden wäre. (Sehr richtig!) Wir wissen noch gar nicht, ob das Reich die Eisenbahnen kaufen will, die Regierung sagt deshalb, die Vorlage sei uns nur aus Rücksicht für die Stimme der Landesvertretung gemacht worden. Sonst pflegt man solche Rücksichten nicht zu nehmen, ich erinnere nur an die Frage der Einführung der Kreisordnung in Rheinland und Westfalen. Eine sehr sachgemäße Behandlung der Frage finde ich in dem Buch des Herrn v. Varnbüler; vielleicht veranlasse ich Sie durch meine Ausführungen, wie mir dies bei dem Simplicius Simplicissimus gelungen ist, sich das Buch zu kaufen. (Heiterkeit.) Es ist darin nachgewiesen, daß die Regelung der Tariffrage sehr wohl ohne Erwerbung der preußischen Bahnen durch das Reich geschehen kann. Wenn wirkich Sinn und Verstand in der Vorlage ist, so müssen alle Eisenbahnen durch das Reich erworben werden; nur dann hat der Gedanke etwas Geniales; sollen aber nur die preußischen Bahnen durch das Reich erworben werden, so sinkt die ganze Sache auf ein niedriges Niveau herunter. Ohne Zweifel hat man ursprünglich den Gedanken der Uebertragung aller deutschen Eisenbahnen auf das Reich gehabt, man mag ihn jetzt fallen gelassen haben, aber **on revient toujours á ses premiers amours**, und der Herr Ministerpräsident wird in Gemäßheit dieses Spruches auf die ursprüngliche Idee zurückkommen. Herr von Varnbüler veranschlagt die Kosten des Ankaufs auf 9—10 Milliarden, das giebt bei 4prozent. Verzinsung ohne Amortisation einen jährlichen Zinsaufwand von 400 Millionen; er berechnet, daß nach dem jetzigen Erträgniß der Bahnen sich ein jährliches Defizit von 300 Mill. für den Reichsetat ergeben würde, das aus dem Säckel der Steuerzahler gedeckt werden müßte. (Hört!) Es heißt am Schlusse des Buches: „Den Weg einzuschlagen, der jetzt von allen Seiten als der gegebene bezeichnet wird, zunächst in Preußen die Bresche zu legen, dann auf dem Gebiete der norddeutschen Bahnen sich festzusetzen und so den Widerstand der formell nicht betheiligten Bundesglieder zu brechen u. s. w., würde ich für gefahrvoll, objektiv reichsfeindlich halten." Sie sehen, daß Fürst Bismarck und die Mehrzahl dieses Hauses unter die Reichsfeinde kommen werden (Heiterkeit); ich hoffe, daß diese endlich so zahlreich werden, daß sie die Majorität bilden. Nach einer neulichen Verfügung sollen die unteren Stellen im Eisenbahndienst durch Militäranwärter besetzt werden, man hofft damit Unteroffiziere für die Armee heranzuziehen. Soll dieser Zweck durch diese Vorlage auch gefördert werden, so sage ich, es geht zu weit, daß alle Institute im Lande dem einen Zweck, der Armee und dem Militarismus, dienen sollen, und es ist Zeit, diesem Bestreben endlich fest entgegenzutreten. Die nach dem Erwerb der preußischen Bahnen durch das Reich auszugebenden Schuldtitel werden viel Anziehendes für das Kapital haben, gerade die Landwirthschaft und der Grundbesitz sind dabei interessirt, daß ihnen nicht das Kapital, daß sich ihnen wieder zuzuwenden angefangen hat, entzogen werde. Man legt von dieser Seite jetzt das Hauptgewicht auf die Beseitigung der Differentialtarife; für die Kohlen akzeptirt man sie, für das Getreide bekämpft man sie im Gegensatz zu der Industrie. Bei diesem Widerstreit der Interessen wird es immer Differentialtarife geben, ja geben müssen; die dabei hervortretenden Uebelstände können durch ein Reichseisenbahngesetz beseitigt werden, es scheint aber fast, als ob durch den

Mangel eines solchen Gesetzes ein Kompelle ausgeübt werden solle, diese Vorlage anzunehmen. Sollte das letztere geschehen, so würde eine ganze Schaar von Makulatur-Stammaktien von den Todten auferstehen und wieder lebendigen Leibes Zinsen einnehmen. Der Agiotage würde, wie nie zuvor, Thür und Thor geöffnet werden. (Widerspruch.) Die Verfassung soll nach den Worten des Herrn Ministerpräsidenten durch die Vorlage ihrer Ausführung näher gebracht werden; woher auf einmal diese Fürsorge für die Ausführung der Verfassung, da wir in der preußischen Verfassung so viele niemals ausgeführte, geschriebene Verheißungen haben? Der Abg. Lasker versicherte mit einem Hymnus auf den Fürsten Bismarck, der lebhaft an die Verhandlungen des römischen Senats zur Zeit des Kaisers Tiberius erinnerte, derselbe habe aus der liberalen Partei viel Kraft gezogen. Als Nachsatz folgte dann, daß Fürst Bismarck zwei starke Schultern habe u. s. w. Es ist zu beachten, daß zwei andere starke Schultern fehlen, nämlich die des abgetretenen Ministers Delbrück. Es hat Fürst Bismarck uns gesagt — und da er hier amtlich gesprochen hat, so muß man annehmen, daß er die Wahrheit gesagt hat (Heiterkeit) — daß der Rücktritt lediglich aus Gesundheitsrücksichten, keinesfalls aus irgend einem Differenzgrunde stattgefunden habe. Ich darf trotzdem sagen, wenn Herr Delbrück, da er doch nur aus Gesundheitsrücksichten abgegangen ist, sich hätte entschließen können, sein Abschiedsgesuch etwa um 14 Tage noch hinauszuschieben, damit dieser Sache und dem Fürsten Bismarck mehr gedient gewesen wäre, als mit der von letzterem über den Rücktritt abgegebenen Erklärung. (Sehr richtig.) Es sollen bereits zwei neue Schultern gefunden sein, die Ilium tragen; habe ich recht gehört, so tragen sie jetzt die nordhessische Eisenbahn, und dazu gehören allerdings zwei starke Schultern. (Heiterkeit.) In der Reichsverfassung ist nicht die monarchische Seite oder die konstitutionelle Vertretung des Volkes, sondern am kräftigsten die Macht des Reichskanzlers berücksichtigt; sie droht zur Reichskanzlerwillkür zu werden. Hat ja auch ein englischer Student in einem Buch über den Fürsten Bismarck, der ihn dafür beglückwünscht hat, diesen den Cromwell Deutschlands genannt. Wendet man sich an den Kanzler, so sagt er mit Recht: Alles kann ich nicht übersehen; wendet man sich aber an die Kommissare, so kann man nichts herauspressen und steht, wie es dem Abg. Richter ging, der in der Budgetkommission wissen wollte, wie viel Bestände da wären, vor dem verschleierten Bilde von Sais. Bei einem solchen Zustande darf nicht auch noch die Verwaltung von Eisenbahnen dem Reichskanzleramt übertragen werden. An die, welche der Vorlage zustimmen wollen, richte ich die Bitte: Bedenken Sie die Wahlen! Das Volk wird mit Ihnen abrechnen.

Abg. Graf Bethusy-Huc: Ich will auf die Ausführungen des Vorredners über die Reichsfeindlichkeit nicht antworten, sondern bemerke nur, daß ich weit entfernt davon bin, einen Gegner dieser Vorlage als Reichsfeind zu bezeichnen. Der Vorredner hat seine Deduktionen damit angefangen, daß er nicht wisse, was denn eigentlich mit der Vorlage gemeint sei. Der Tenor der Vorlage ist an sich nicht nur harmlos, er ist vielleicht unnütz, denn die Genehmigung zum Verkauf der preußischen Bahnen ist in diesem Augenblick an sich nicht nöthig, weil eine spätere Genehmigung nach Abschluß der Verträge vorgesehen und eingeholt werden muß. Wenn trotzdem die Staatsregierung sich veranlaßt sah vor dem ersten bei dem Reich zu machenden Schritt uns um unsere Unterstützung anzugehen, so muß auch ich darin den Grund erblicken, daß die Regierung nicht nur auf diesen ersten Schritt, sondern auf die sich aus demselben von selbst ergebende weitere Entwickelnng Gewicht legt. Diese weitere Entwickelung wird, wie ich erwarte, in dem Uebergang sämmtlicher Hauptbahnen in den Besitz und die Verwaltung des deutschen Reiches bestehen. Langsam und allmälig, aber mit Nothwendigkeit wird sich diese Entwickelung vollziehen. Und wenn ich auch in der Genehmigung zu dem Abschluß des Vertrages hier noch keineswegs eine Verantwortung für die zustimmenden Herren erblicke, da sie nur für die freie Entwickelung Bahn schaffen, so würde ich doch im Reichstage bei der Genehmigung zu dem zweiten weitergehenden Schritt meine Zustimmung nur dann geben können, wenn ich auf diese Entwickelung mit einiger Wahrscheinlichkeit zu hoffen hätte. Ich bin überzeugt, daß bis dahin die Verhätnisse sich so geklärt haben werden, daß eine Uebersicht darüber mit größerer Sicherheit wird gewonnen werden können, als heute möglich ist. Der Abgeordnete Richter hat der gegenwärtigen Vorlage eine Bedeutung vindizirt, welche an die 1866 gemachten Vorlagen heranreicht. Mich hat es gewundert, daß er gerade auf diese Vorlagen, womit er doch jedenfalls vorzuasweise die norddeutsche Bundesverfassung meint, exemplifizirt und nach dieser Exemplifikation sich berufen gefühlt hat, im Interesse der Vertheidiger dieser Bundesverfassung und der einzelnen Staaten des deutschen Reiches die Vorlage zu bekämpfen. Er scheint vergessen zu haben, daß wir diese Vorlage der Regierung in Thatsachen übersetzt haben, die Indemnität sowohl wie die Bundesverfassung nicht nur ohne, sondern gegen das Wirken der Partei, welcher er angehört, und daß auch in der Folgezeit eine Reihe großer Gesetze zu Stande gekommen ist nicht nur ohne, sondern gegen die Mitwirkung dieser Partei. Ich habe tief bedauert, daß durch das zu starre Festhalten an ihren Prinzipien diese Partei dem mächtigen Einfluß, welchen sie auf die Geschicke unseres Vaterlandes vermöge ihrer starken numerischen Vertretung, vermöge der zahlreichen eminenten Talente, welche ich in ihren Reihen bewundere, und vermöge des Patriotismus, welchen ich jedem einzelnen ihrer Mitglieder gern zutraue, entsagt hat. Wie das Zentrum durch seine prinzipielle Opposition nicht nur in denjenigen Fragen, in denen es seine eigenen Interessen berührt glaubt, sondern auch in anderen, diesem Gebiet ganz fremden Fragen die liberalen Parteien gestärkt und die Regierung gezwungen hat, ein engeres Bündniß mit diesen einzugehen, so hat die Fortschrittspartei dazu beigetragen, die numerisch stärkere, gemäßigt liberale Partei zu einem engen Bündniß mit der gemäßigt konservativen, besonders mit der Partei, die ich zu vertreten habe, zu bewegen. Für diesen Dienst bin ich in ihrer Schuld. Dieses Bündniß darf ich jetzt als ein so befestigtes halten, daß ich die aufrichtige Bitte an die Partei des Fortschritts richten kann, ihre prinzipielle Opposition aufzugeben und sich zu gemeinsamem Wirken mit der Koalition zu verbinden, die sie jeder Zeit gern in ihre Reihen aufnehmen wird. Was die wirthschaftlichen Einwände anbetrifft, welche von der Presse, wie von dem Vorredner gegen den Plan der Konzentration der Eisenbahnen auf das Reich gemacht worden sind, so ist vor Allem akzentuirt worden, daß das Reich die Bahnen nur zu theuren Preisen erwerben, und daß dies einer Heerde von Schwindlern und Privatinteressenten auf Kosten der Steuerzahler des Reichs Vorschub leiste. Wenn man freilich von dem formalen Expropriationsrechte Gebrauch macht, so würde aus Anstandsrücksichten das Reich die Bahnen nicht billig kaufen können; wenn man aber allmälig nach den sich bietenden Umständen das Ziel erstrebt, so wird es dem Reiche ohne den Gebrauch illoyaler Mittel leicht sein, diejenigen Modalitäten zu erreichen, welche die Bereicherung des Schwindels eben so gut ausschließen wird als eine unmäßige Vertheuerung des Ankaufspreises. Ebenso hinfällig halte ich den Einwand, daß die Industrie durch die Unsicherheit, welche durch dieses Gesetz in das Land gebracht werden würde, in eine Verschärfung der Krise hinein versetzt werden würde, in welcher wir sie jetzt allerdings in schmerzlichen Zuckungen liegen sehen. Diesen Nachrichten des Abg. Richter aus seinem Wahlkreis steht direkt das Gutachten der westfälischen Handelskammer gegenüber, welche von diesem Gesetz eine Hebung des Vertrauens erwartet, indem sie von der Voraussetzung ausgeht, daß nicht eine rücksichtslose Durchführung, sondern ein langsamer Uebergang zu dem erstrebten Zustande stattfinden werde. Der Vorredner hat noch auf die Schwankungen hingewiesen, welche in Folge dieses Gesetzes in dem Budget entstehen würden. Diese lassen sich ebensowenig von den indirekten Steuern wie von dem Werth des Besitzes irgend welcher Realitäten loslösen, dagegen ist zu berücksichtigen, daß durch den Uebergang der Eisenbahnen den einzelnen Staaten die Partialschwankung abgenommen werden, und daß das Reich durch seine Ausgedehntheit viel eher im Stande ist, einen Ausgleich herbeizuführen. Es ist weiterhin eingeworfen worden, daß durch die Uebernahme einer erhöhten Schuldenlast der Kredit des Reiches geschwächt und dadurch in Kriegszeiten bedeutende Gefahren und Erschwerung der Operationen eintreten würde. Diesem Einwand glaube ich einfach mit dem Hinweis darauf entgegentreten zu können, daß den aufgenommenen Schulden ein ihnen entsprechendes verpfändbares Besitzobjekt gegenübersteht. Ein wichtigerer Einwurf besteht darin, daß man sagt, es würden in Zukunft weniger Bahnen gebaut werden; man übersieht hierbei aber gänzlich, daß da, wo Privatinteressen sich geltend machen, der Ausführung der Bahnen durchaus nicht entgegensteht, und wenn die Konkurrenzbahnen beseitigt werden, so halte ich das für gar kein Uebel. Wenn man auf die Dezentralisation, die wir in der letzten Zeit in Bezug auf die Chausseen und Wege vorgenommen haben, hinweist, so unterscheiden sich meines Bedünkens diese nach den Zwecken, denen sie dienen: die Vizinalwege gehören in den Kreis, die Chausseen in die Provinz, und die Eisenbahnen in das Reich. Die Eisenbahn ist Sache der Nation, ja, man könnte die Frage aufwerfen, ob sie nicht einen internationalen Charakter hat. Abg. Richter hat uns erklärt, daß Zoll, Handel und Verkehrspolitik nichts gemein habe; der Abg. Hammacher hat dagegen ausgeführt, daß, wer die Eisenbahnpolitik beherrsche, auch die Verkehrspolitik des deutschen Reiches in der Hand habe. Diese Dinge sind nun einmal innig mit einander verwoben, und ebensowenig wie es preußische, sächsische, württembergische Handelspolitik geben darf, so soll es auch keine solche Eisenbahnpolitik geben. Die Berücksichtigung, die jedem Verkehrsgebiete einzeln nothwendig ist, wird ihm nirgends besser zu Theil werden, als durch ein Zentralorgan des Reichs, in welchem allen die genügende Vertretung gesichert ist. Ich komme jetzt auf die Frage des Differentialtarifs, welche der Abg. Lasker und der Minister Friedenthal im Einverständniß mit meinen Freunden erledigt haben. Ich möchte mich meinerseits dagegen verwahren, als könnte mir die Illusion beikommen, daß die Differentialtarife jemals entbehrt werden könnten, daß wir überhaupt in einen Zustand des Eisenbahnwesens übergehen könnten, welcher alle Desiderien befriedigt; wohl aber wünsche ich die Regulirung der Differentialtarife nach gemeinschaftlichen Grundsätzen unter Berücksichtigung der vorhandenen Verschiedenheiten, und besonders die Abschaffung der Doppelbesteuerung, damit nicht mehr, wie jetzt, ein so eklatanter Fall vorkommen kann, daß die Fracht für Getreide von Galatz nach Stettin billiger ist, als von Galatz nach Breslau einerseits und von Breslau nach Stettin andererseits. Die Herren v. Schorlemer und Richter wünschen nun zur Heilung aller Schaden ein Eisenbahngesetz; ich bin aber überzeugt, daß sie die ersten sein würden, die bei seiner Einbringung gegen dasselbe stimmen würden, auch kann ich nur dem Abg. Lasker zustimmen, daß mit einem solchen und der dadurch geschafften Aufsicht des Staates ein stärkerer Eingriff nicht blos in das Privateigenthum, sondern auch in die Souveränität der einzelnen Staaten in sich schließen würde, als dies je durch das vorliegende Gesetz geschehen kann. Der letzte Redner hat für die Ausführung dieses Gesetzes größere konstitutionelle Garantien verlangt und vor allem die Schaffung eines Reichsministeriums. Nun ist dies aber theoretisch viel leichter, als praktisch ausführbar, eine wirkliche Kontrole aller Details wird auf keinem Gebiete möglich sein, eine Kontrole des Gesammtsystems werden wir auf diesem Gebiete ebenso leicht üben können, wie auf jedem andern. Ich erkläre mich jedoch für die Ausführung eines verantwortlichen Reichsministeriums, wenn ich auch nicht mein Votum davon abhängig mache. Man hat auf die mögliche Korrumpirung des Parlaments mit dem Uebergange der Eisenbahnen an das Reich hingewiesen. So sehr ich nun auch bedaure, daß schon jetzt einzelne Interessenvertretungen stattfinden, so frage ich, ob diese schon so giftige Früchte getragen haben, wie es in anderen Ländern der Fall ist; außerdem ist doch zu bedenken, daß solche Interessenvertretungen nur in einem Kleinstaate schädlich wirken können, im Reiche dagegen werden sie sich theilweise aufheben, theilweise auch auf eine so große neutrale Majorität stoßen, daß sie nicht zur Wirkung gelangen. Schlimmer und bedenklicher erscheint der Gedanke, daß die Reichsregierung selbst durch die gegebene Uebermacht, durch die Unzahl ihrer Beamten und die Fülle materieller Interessen korrumpirt werde. Da möchte ich aber doch sagen, daß der Mißbrauch ihrer Uebermacht, welche in reaktionären Velleitäten, in polizeilichen Nörgeleien befürchtet wird, seinen natürlichen Boden nur dann findet, wenn er sich mit partikularistischen Gelüsten in den einzelnen Staaten paart; das Reich kann jedoch hierfür keine Organe haben, weil es sich dann selbst negiren würde. Der Abg. Richter fürchtet ferner, daß mit der natürlich stattfindenden Aufhebung der Matrikularbeiträge das Budgetrecht des Reichstags völlig illusorisch werden würde, weil die Regierung, wie im Jahre 1866, durch den Besitz der Eisenbahnen Geld machen kann, soviel sie will. Da möchte ich doch fragen, ob es dem Vaterlande zum Segen gereicht hätte, wenn sich die Regierung nicht 1866 durch die Eisenbahnen über die bestehenden Schwierigkeiten hätte hinwegsetzen können. Solche Dinge kommen nur in extremen Fällen zum Spruch, und sie werden auch nur dann ihre Wirkung haben. Ich habe den Konflikt mitgemacht, und ich kann versichern, daß die Mitglieder der Regierung den Konflikt ebenso schwer getragen haben, als irgend ein Mitglied des Hauses, so daß sie, selbst nach einem siegreichen Kampfe, gleich Jung-Rohland in Uhlands Dichtung zum Abgeordnetenhause sagten: „Verzeiht, daß ich den Riesen schlug, derweil Ihr eben schliefet.“ (Heiterkeit.) Die Reichseinheit ist faktisch vorhanden auf dem militärischen Gebiete, sie wird erstrebt auf dem Reichsgebiete und auf dem materiellen Gebiete, sie wird aber illusorisch, bis eine Einigung in den Eisenbahnen nicht erreicht worden. Wir können nicht für jede Etappe auf dem Wege der Einheit einen großen Krieg wünschen, sondern müssen auf friedlichem Wege langsam dem Ziele zustreben; hier haben wir wieder eine neue Etappe auf dem Wege zum Fortschritt und zur Kultur. Die Zustimmung zu diesem heute vorliegenden Entwurf hat an sich nichts anderes zu bedeuten, als die Eröffnung freier Bahn für spätere Erwägungen, eine Ablehnung desselben aber wäre ein Abschneiden aller weiteren Erwägungen, ein Abschneiden des gesammten großen Reformgedankens. Inauguriren Sie durch die von mir erbetene Zustimmung zu dem Gesetz den Anfang einer großartigen wirthschaftlichen Reform, welche sich in ihren segensreichen Folgen für Deutschland dreist der Gründung des Zollvereins an die Seite stellen kann. (Beifall.)

Abg. Dr. Virchow: Ich habe den Worten des Vorredners aufmerksam gelauscht, in der Hoffnung, darin eine Verständigung zu finden. Er hat aber die wesentlichen Punkte nur kursorisch berührt. Doch bin ich ihm dankbar für die Anerkennung, die, je länger diese Debatte dauert, desto mehr durchgedrungen ist, daß man uns prinzipielle Bedenken zutraut und weniger den Gegensatz zwischen „Reichsfreunde und Reichsfeinde“ in's Gefecht führt. „Prinzipielle Bedenken“ können nach den Reden des Herrn Ministerpräsidenten und auch des Herrn Vorredners nur Bedenken gegen die Aufrechterhaltung und Durchführung der in die Verfassung aufgenommenen Bestimmungen bedeuten. Wir werden aber jederzeit zu deren Durchführung bereit sein, jeden Schritt zu unterstützen, der der preußischen Regierung die Meinung aufdrängt, daß in anderer Weise als bisher operirt werden müsse. Aber es ist doch etwas Anderes, ob diese Vorlage hierzu der praktische Weg ist. Sie enthält zugleich eine praktische und politische Frage: Den praktischen Gesichtspunkt hätte ich zunächst von der Vorlage, von den Ministern vertreten verlangt. Meiner Meinung nach fehlt dem Hause eine Erklärung des preußischen Handelsministers auf den Vorwurf, den der Herr Ministerpräsident gegen ihn erhob. Schon in der ersten Rede betonte dieser, es sei eine wirthschaftliche Frage, in die er die hohe Politik nicht einzumischen bitte; in der zweiten Rede begann er dunkler zu werden, „der Abg. Lasker habe theils noch mehr gesagt, als er hätte sagen können“. Es ist nicht klar, ob der Herr Ministerpräsident mit diesem Mehr auch einverstanden sei. (Heiterkeit.) Dann aber sagte er ausdrücklich, er habe darauf gerechnet, daß die preußische Verwaltung die von ihr übernommenen Pflichten ernster nehmen, daß namentlich das preußische Handelsministerium sie wirksamer unterstützen würde. Kann man einen schwereren Vorwurf gegen einen Kollegen erheben? Hat nicht wenigstens die Landesvertretung das Recht, eine Vertheidigung darauf zu hören? Oder will der Handelsminister den Vorwurf einräumen? Die Erklärung war nicht nur beiläufig erhoben, der Herr Ministerpräsident kam auf sie wiederholt zurück. Er nennt die preußische Handelspolitik — er meinte die des Grafen Itzenplitz — nicht glücklich, aber grade die Thätigkeit des jetzigen Handelsministers falle mit den wesentlichsten Verhandlungen über das Eisenbahngesetz zusammen. Der Vorwurf bleibt also auf dem jetzigen Handelsministerium ruhen. Ich meine, daß nach der Erklärung, daß auf diesen Widerstand des Handelsministeriums die ganze Vorlage sich gründe, müssen wir uns fragen; liegt wirklich eine Schuld des Handelsministers vor oder ist die Forderung der Reichsverfassung überhaupt richtig, ausführbar und nützlich? Wir müssen uns klar werden, was eigentlich die Regierung zu diesem Schritte veranlaßt hat. Den militärischen Standpunkt haben wir vertreten hören, die Motive sind außerordentlich breit darüber und erwähnen die Nothwendigkeit einer Reihe von Lokalbahnen für militärische Bedürfnisse. Gegen diese Nothwendigkeit möchte ich entschieden Einspruch erheben, ich finde in diesem Gedanken allein einen so hohen Grad von Undankbarkeit gegen die bestehenden Eisenbahnverwaltngen, deren Verdienste, deren Aufopferung ich im letzten Kriege persönlich kennen gelernt habe. Soll eine neue Bahn konzessionirt werden, so sind wir doch wohl Alle überzeugt, daß die militärische Verwaltung sich zuvor äußert. — Ueber die wirthschaftliche Seite der Frage hat sich eigentlich nur der landwirthschaftliche Minister ausgesprochen, ich glaube zur großen Ueberraschung des Hauses und Landes. Hätte er nicht im Anfange der Sitzung, aller Wahrscheinlichkeit nach vorbereitet gesprochen, so würde ich glauben, daß er im Eifer des Gefechts über seine Vertheidigungslinie hinausgerathen sei. Seine Ausführungen scheinen mir direkt zum Staatssozialismus zu führen. (Abg. Richter (Hagen): Vollständig!) Diese ewigen Klagen über die Differentialtarife, haben sie denn eine solche Berechtigung, daß man darum die Bahnen dem Reiche überträgt? Der Minister befindet sich hier in einem schroffen Gegensatze zu den Motiven der Vorlage. Der durchgehende Verkehr soll es sein, auf den der Hauptakzent zu legen sei. Dann verstehe ich aber nicht, wie man ohne Differentialtarife auszukommen glauben kann. Man will den Handel, den großen Frachtverkehr zur Hauptsache machen, der landwirthschaftliche Minister aber stellt ihm als wesentlich die Interessen der inländischen Produktion entgegen. Ich gebe zu, daß manchen Adjazenten ein kaum glaublicher Schade durch die Differential-Tarife zugefügt wird, aber ich frage, ob dieser Schade mehr von den Privatbahnen oder von den Staatsbahnen verschuldet ist, meines Wissens von den letzten. Der Herr Minister hat uns ein sehr drastisches Chaos der Systemlosigkeit in den Tarifen dargelegt, ich wäre ihm dankbar gewesen, wenn er diese Statistik noch dahin ergänzt hätte, wie viel von diesen verschiedenartigen Tarifen sich bei den Verwaltungen ergaben, die unter preußischer Oberhoheit stehen, wie viel bei anderen und ich zweifle nicht, daß der dargelegte Nothstand sich als ein spezifisch preußischer, nicht wie Sie die Sache ansehen, ein deutscher darstellen wird. Ich meine in der That, daß dem preußischen Handelsministerium einerseits der nöthige Einfluß, andererseits die Klarheit der Erkenntniß fehlt, sonst wäre diese Buntheit der Tarife kaum denkbar. Es wird nicht böser Wille gewesen sein, die Schwierigkeiten mögen groß sein, aber muß man sich deshalb an das Reich wenden? Was Herr Achenbach und Herr Weishaupt nicht heben können, wird es Herr Maybach, was Herr Delbrück nicht konnte, wird es sein Nachfolger können? Statt das Reichseisenbahngesetz zu machen, will man selbst verwalten. Als man das Reichseisenbahnamt schuf, glaubte man Aufsicht und Verwaltung trennen zu müssen. Das halten wir noch jetzt für nöthig und das ist unser Hauptgrund gegen die Vorlage. Es hat an der rechten Energie bisher immer gefehlt, die richtige Konsequenz der Motive wäre nicht die Uebertragung der Bahnen, sondern der Entwurf des Eisenbahngesetzes gewesen. Was hat man aber zu dessen Zustandekommen gethan? Man hat eine Konferenz zweifelhafter Art und Zusammensetzung zusammentreten lassen. Konnte diese nichts zu Stande bringen, so hatte die Reichsregierung doch, wie der Graf Bethusy auseinandergesetzt, die Führer der gemäßigt liberalen Parteien, Graf Bethusy hätte, wenn sie ihm ein gutes Wort gegeben, keinen Augenblick Bedenken getragen, unter seinem Namen eine Vorlage der Reichsregierung in den Reichstag einzubringen. Oder warum wurde diese Frage nicht, wie so oft, zunächst in der preußischen Gesetzgebung gelöst? Baiern hat Staatsbahnen, wie soll sich Baiern dafür begeistern, dieses Netz auf das Reich zu übertragen? Es ist groß genug, um, wie Belgien, sein eigenes Netz zu haben. Das Nämliche gilt von Würtemberg und Baden. Fügt sich Baden, so thut es dies nur, wenn das Reich einen solchen Druck ausübt, daß es über seine eigenen Interessen zur Tagesordnung übergeht. Meiner Meinung unterschätzt man zu sehr die partikulären Interessen, die besser in den Einzelstaaten gewahrt bleiben. Unsere östlichen Provinzen z. B. haben neue Lokalbahnen durchaus nöthig. — Preußen hat 1,14, Pommern 1,05, Posen 1,44, Schlesien 3,01 und gar die Rheinprovinz 4,29 Kilometer Eisenbahnen auf die Quadratmeile — wird das Reich diese Interessen schützen? Die ganze Vorlage hat die Tendenz nicht, die lokalen Bahnen auch künftig den Einzelstaaten zu überlassen. Wir werden schwerlich — und wir Alle theilen diese Ueberzeugung — dann noch vor dem preußischen Handelsminister neue Eisenbahnvorlagen berathen. Glauben Sie denn im Ernst, daß das Reich noch fortfahren wird, mit seinem Kredite Eisenbahnen in Preußen zu bauen? Und das ist doch ein Gesichtspunkt, der in Betracht gezogen sein will; man mag ihn immer einen partikularistischen nennen — aber solche partikularistischen Forderungen dürfen über den höchsten politischen Zielen nicht vergessen werden, wenn nicht schließlich eine allgemeine Unbefriedigung in materiellen Dingen daraus folgen soll. Meine Partei hat der Regierung in den hauptsächlichsten Finanzfragen mit Vergnügen und voller Ueberzeugung ihre Unterstützung gewährt. Zu einer Zeit, als der Finanzminister und der Minister Delbrück Gegenstand der unwürdigsten Angriffe gewesen sind, sind wir für sie eingetreten, wir haben — und besonders der Abg. Richter hat mehr dazu beigetragen, jene Insinuationen zurückzuweisen, als der Ministerpräsident. (Hört! links.) Wir haben die Minister Delbrück und Camphausen bisher unterstützt, aber wir sind nicht in der Lage damit fortzufahren, wenn ein System inaugurirt wird, welches das Gegentheil von dem ist, was die alte Politik gewesen. Freilich ist der Finanzminister für die Vorlage eingetreten, aber in so dezenter Weise, wie dies seiner Stellung geziemt. (Heiterkeit.) Wer seine Rede gehört oder gelesen hat, der wird daraus entnehmen, daß er es nicht für seine Schädigung des Reichs und der Eisenbahnen hält, wenn das Gesetz nicht zu Stande kommt. Man hört bereits hier und dort im Hause die Aeußerung: „Wir werden für das Gesetz stimmen, aber es ist doch verloren! Es hat den Anschein, als ob es sich nur noch um einen ehrenvollen Rückzug handelt. (Zustimmung links.) Wir werden Ihnen freundlich dabei assistiren und mit Ihnen überlegen, was nachher zu thun sein wird. Aber eines sage ich Ihnen im Voraus: nicht der Ausbau des Staatsbahnnetzes, sondern die Vorlage des Eisenbahngeses wird die nächste logische Folge des Falles dieser Vorlage sein müssen. Dieses wird durchgesetzt werden müssen, coûte qui coûte; die Praxis, deren das Reichseisenbahnamt dazu bedarf, nöthigt aber noch nicht, ihm die Verwaltung aller Staatsbahnen zu überlassen, — wenn es seinen Lehrkursus an der pommerschen Zentralbahn oder an der Nordbahn durchmachen will, so hätte ich weniger dagegen einzuwenden (Heiterkeit). Wir sind bereit, dem Reiche möglichst viel, selbst das ganze Konzessionswesen zu geben, aber wir sind nicht der Meinung, unsere Mitwirkung zu diesem Wege zuzusagen, den wir für einen wirthschaftlich und politisch falschen halten; für einen politisch falschen deshalb, weil das Abgeordnetenhaus — wenn auch nicht gegen das Reich — so doch gegen den Reichstag Sturm laufen soll. Die Morgengabe, welche demselben gemacht werden soll, wird ihm in einer so pressanten Form offerirt, daß sich schwer dazu Nein sagen läßt! und alle nicht feuerfesten Elemente zerfließen werden. Sie (zu den Nationalliberalen) hoffen dadurch ihre süddeutschen Parteigenossen umzustimmen, aber das Opfer der Ueberzeugung ist immer zu bedauerlich, als daß es den Mitgliedern der eigenen Partei zugemuthet werden sollte. Ein solches Attentat auf den Reichstag ist kein glücklicher Schritt; handelte es sich um einen Sturm gegen die Bundesregierungen und den Bundesrath, so wäre ich weniger skrupulös (Heiterkeit), aber der Reichstag ist für mich eine unnahbare Größe. Wenn wir früher in Resolutionen die Regierung aufforderten, in einer bestimmten Richtung im Reiche zu operiren, so geschah es nur in Fällen, wo wir der Zustimmung des Reichstags gewiß waren, hier soll zum ersten Mal das Gegentheil stattfinden. Ich bitte Sie, sich das zweimal zu überlegen, ehe Sie sich dazu entschließen. (Beifall links.) (Schluß folgt.)

Lokales und Provinzielles.

Posen, 1. Mai.

— Die Direktoren der Gymnasien, Progymnasien und Realschulen unserer Provinz sind kürzlich durch eine Verfügung des hiesigen Provinzialschulkollegiums überrascht worden, welche die amtliche Kontrole der Behörden über die Lehrer der höheren Unterrichtsanstalten bedeutend verschärft. Das amtliche Schriftstück lautet wie folgt:

„Posen, den 15. April 1876. Wir wünschen Kenntniß davon zu erhalten, ob, event. inwieweit und unter welchen Verhältnissen die Direktoren und Lehrer der höheren Unterrichtsanstalten durch Nebenbeschäftigung mit Privatunterricht und der Erziehung von Pensionären in Anspruch genommen sind. Zu diesem Zweck sind uns Seitens der Herren Direktoren ꝛc. halbjährtich, und zwar bis zum 1. Mai bezw. 1. November jeden Jahres für das verflossene Winter- bezw. Sommerhalbjahr schematisch geordnete Uebersichten einzureichen, welche die derartigen Nebenbeschäftigungen der Direktoren und Lehrer ergeben und insbesondere ersehen lassen, 1) ob der Betreffende in einer anderen öffentlichen oder Privatanstalt Unterricht ertheilt, eventuell in welchem Umfange und gegen welche Remuneration? 2) ob der Betreffende Privatunterricht ertheilt, eventuell wie viele Stunden wöchentlich — bei wechselnder Zahl ist die höchste und niedrigste anzugeben — ob an Schüler der Anstalt und gegen welches Honorar? 3) ob der Betreffende Pensionäre hält, eventuell wie viele, ob diese Schüler der Anstalt sind und gegen welche Pensionsvergütung? Bei Einreichung dieser Uebersichten haben sich die Herren Direktoren ꝛc. hinsichtlich der Lehrer darüber zu äußern, ob die Nebenbeschäftigung die Erfüllung der Amtspflichten beeinträchtigt oder sonstige Bedenken hat. Mit vorstehender Anordnung tritt unsere Verfügung vom 23. Dezember 1874 5401 P. S. C. außer Kraft, indem wir uns vorbehalten, hinsichtlich der von den Herren Direktoren zu haltenden Pensionäre nach Maßgabe der thatsächlichen Umstände im einzelnen Falle besondere Anordnungen zu treffen.

Königl. Provinzial-Schulkollegium.
Günther."

Abschriften dieser Verfügung sind verschiedenen Mitgliedern des Abgeordnetenhauses zugesandt worden und in Folge dessen äußert sich die „Nat. Lib. Korr." wie folgt:

Wir geben zu, daß die Unterrichtsverwaltung ein Recht hat, sich um die private Beschäftigung der Lehrer insofern zu kümmern, als dieselbe auf die Erfüllung der durch ihr Amt übernommenen Verpflichtungen zurückwirkt. Wenn z. B. ein Lehrer seine Kraft in Privatunterricht oder in der Leitung ausgedehnter Pensionate erschöpft und infolgedeß sich in seiner amtlichen Wirksamkeit lässig oder ermüdet zeigt, so ist die Unterrichtsverhandlung unzweifelhaft berechtigt, mit ihrer Kontrolle einzuschreiten, resp. in vorbeugender Weise die Direktoren aufzufordern, daß dieselben sie auf solche Fälle aufmerksam machen. Ob die Unterrichtsverwaltung weitergehen, ob sie förmliche Konduitenlisten einführen soll, in welchen sorgfältig au[illegible]zeichnet wird, wie viel Stunden der Lehrer an Privatschüler oder [illegible] andern Anstalten ertheilt, dünkt uns schon fraglich. Wir halten eine der[illegible]tige Ueberwachung für ein System, dessen Zweckmäßigkeit mindestens zweifelhaft ist. Wenn nun aber gar in diesen Konduitenlisten auch registrirt werden soll, gegen welches Honorar der betreffende Lehrer seine Prtvatstunden giebt, oder gegen welche Vergütung er Schüler in Pension nimmi, so ist dies ein Eingreifen in die wirthschaftlichen Privatverhältnisse des Lehrers, welches mit der Würde des Lehrerstandes unverträglich ist, und durch welches ein Bevormundungssystem eingeführt wird, das jede der Staatsaufsicht durch die Natur der Dinge gezogene Grenze überschreitet. Wir können nur annehmen, daß der Erlaß des posener Provinzial-Schulkollegiums die allgemeinen Anweisungen, welche vielleicht von der Zentral-Verwaltung ausgegangen sind, mit wenig angebrachtem Eifer überschritten hat, und wir glauben nicht, daß wir uns mit irgend einer im Abgeordnetenhause vertretenen Partei in Widerspruch setzen, wenn wir die Hoffnung aussprechen, das Kultus-Ministerium werde Schritte thun, um eine Modifizirung solcher in Preußen, so lange daselbst eine freisinnige Unterrichtsverwaltung bestanden hat, schwerlich je vorgekommener bureaukratischer Ausschreitungen zu bewirken.

— In der Untersuchungssache betreffend die Feststellung der Todesursache des Landschaftsraths Josef v. Chelmicki aus Goszziejewo, Kreis Krotoschin, dessen Leiche am 11. (nicht am 19.) April auf dem pilsnitzer Territorium bei Breslau vom Wasser angeschwemmt aufgefunden wurde, kommt es nach der „Schl. Pr." darauf an, zu ermitteln, wo der mit dunkelgrauem, fast schwarzem Tuch überzogene Bärenpelz, ferner der tiefdunkelblaue, fast neue Ueberzieher (flockhaariger, gekästelter Buckskin); ein fast neuer schwarzer Ueberrock, sowie ein lederner Handkoffer, gehüllt in ein Couvert von Segelleinwand und enthaltend Bekleidungs-Gegenstände, Wäsche und andere Reise-Effekten, in dessen Besitz Josef von Chelmicki gewesen, geblieben sind. Sichersten Ermittelungen zufolge war der Landschaftsrath von Chelmicki am 29. März in Posen und soll derselbe am 30. März auf der Eisenbahnfahrt auf der Strecke Posen-Schebitz (der vorletzten Station vor Breslau) gesehen worden sein. Alle Diejenigen, welche über den Verbleib der vorbezeichneten Kleidungsstücke und des Koffers oder über den Aufenthalt des Landschaftsraths von Chelmicki vom 30. März bis zu seinem Tode irgend eine Mittheilung zu machen in der Lage sind, werden ersucht, dies bei der Polizeibehörde zu thun. Versäumnißkosten werden vergütet, auch ist die Familie des Verstorbenen bereit für nähere Angaben eine Belohnung von 150 Reichsmark zu zahlen.

r. **Die polytechnische Gesellschaft** hielt am Sonnabend im Buckow'schen Saale ihr Stiftungsfest ab. Dasselbe wurde durch einen Vortrag des Professors Dr. Szafarkiewicz über Plutonismus und Neptunismus eingeleitet; Fabrikbesitzer A. Krzyzanowski hatte Fliesen und andere Gegenstände aus farbigem Cement aufgestellt, welche eine gute Politur zeigten. Bei dem Festessen wurde von dem Vorsitzenden, Stadtrath Apotheker Reimann der erste Toast auf das fernere Gedeihen der Gesellschaft ausgebracht; daran schlossen sich zahlreiche andere Toaste auf die Vorsitzenden der Gesellschaft, auf die Lehrer der Gewerbevorschule der polytechnischen Gesellschaft ꝛc. Große Heiterkeit erregte ein humoristischer Vortrag des kgl. Baumstr. Sixt, welcher durch verschiedene Zeichnungen erläutert wurde. Der Vortrag behandelte vornehmlich die Lösung der posener Theaterfrage. Nachdem zunächst die Beschaffung eines Marionettentheaters, von dem auch ein „Bauprojekt" vorgelegt wurde, als die billigste Lösung der Theaterfrage bezeichnet, und auf einem Bilde ein schwer niedergebeugter Atlas mit einer Kugel, auf dem die Inschrift: Kanalisation, Theaterbau, Brückenbau, Schulhausbau ꝛc. sich befand, vorgeführt worden war, wurde folgendes Projekt zur gleichzeitigen Lösung der Theaterfrage, der Erweiterung der städtischen Wasserwerke, der Kanalisation und des Wallischeibrückenbaus warm empfohlen: Ueber dem Zuschauerraum des Theaters sei ein großes Hochbassin zu errichten, um mittelst desselben die obersten Stockwerke der Oberstadt mit Wasser zu versorgen, gleichzeitig aber auch das Publikum und das Theater bei einem ausbrechenden Brande unter Wasser zu setzen; unter dem Zuschauerraum sei eine Badeanstalt anzubringen, welche durch das Hochbassin gespeist werde, und durch das abfließende Wasser der Badeanstalt sei die Kanalisation der Stadt Posen zu spülen. Um aber den Schwierigkeiten in Betr. der richtigen und für alle Zwecke entsprechenden Höhe des eisernen Oberbaus der Wallischeibrücke abzuhelfen, sei dieser Oberbau stellbar einzurichten, und zwar mit Hilfe des hydraulischen Druckes aus dem Hochbassin über dem Stadttheater; trete Hochwasser ein, so sei der ganze eiserne Oberbau in die Höhe zu treiben, damit Eis und Hochwasser ungehindert unter demselben hinweggehen können ꝛc.

Nach lan[illegible], schweren Leiden entschlief sanft Sonnabend Abend 12 Uhr unser vielgeli[illegible]er Sohn und Bruder der Kreisgerichts-Aktuarius
Friedrich Vorwerg
im Alter von 24 Jahren. Die Beerdigung findet Montag den 1. Mai Nachmittags 4½ Uhr auf dem Kirchhofe an der Halbdorfstraße statt.
Die tiefbetrübten Hinterbliebenen.
Der Trauerzug wird sich um 4 Uhr beim Kirchhofsthore befinden.
Winiary, den 30. April 1876.

Gewinn-Liste der 4. Klasse 153. k. preuß. Klassen-Lotterie.

(Nur die Gewinne über 210 Mark sind den betreffenden Nummern in Parenthese beigefügt.)

Berlin, 29. April. Bei der heute beendigten Ziehung sind folgende Nummern gezogen worden:

56 165 (300) 68 217 19 81 (1500) 382 487 96 520 701 13 57 (300) 72 89 883 939 47. **1**063 120 243 67 73 304 11 61 428 41 94 508 22 64 641 (600) 58 69 (300) 811 24 74 909 (300) 20 39 (3000). **2**010 (600) 28 53 69 93 (600) 136 62 73 216 324 (300) 54 (600) 487 (300) 625 83 95 716 29 818 81 88 910 30 47 86 (600) 88. **3**035 (3000) 69 256 320 431 47 77 717 880 96 (300) 933 42. **4**039 42 115 (300) 54 59 63 247 59 334 59 481 567 70 92 675 859 65 907 (300). **5**030 (3000) 294 (300) 348 464 77 544 78 609 17 32 34 716 28 (1500) 820 84 971 (3000) 81. **6**022 (300) 232 346 47 48 58 79 516 18 19 48 59 65 651 742 96 86) 934 54. **7**017 79 123 27 34 51 213 19 338 (600) 430 (300) 59 72 (600) 587 608 86 734 (1500) 46 76 85 847 944 49. **8**015 (600) 69 (3000) 123 77 303 16 33 35 43 (1500) 67 (600) 82 89 (300) 418 37 671 765 92 828 50 73 93 972 (600). **9**023 (300) 106 220 61 62 (300) 72 74 310 12 19 (600) 74 85 431 (300) 65 561 644 (300) 55 796 844 50 66 941 80.

10109 (3000) 13 69 96 244 305 8 14 60 (600) 83 (300) 401 (600) 73 (300) 92 730 893 931 97. **11**010 169 95 97 253 58 63 325 82 469 564 616 58 63 (300) 95 (300) 790 803 64 950 60. **12**023 47 96 105 201 49 (3000) 314 34 75 97 438 514 18 25 49 (300) 640 66 717 (600) 78 90 867 963 72 77. **13**052 73 112 14 (600) 41 48 53 57 (90000) 219 (3000) 20 (300) 38 85 346 62 426 509 638 (1500) 88 738 94 801 40 (1500) 77 (15000) 949. **14**036 48 61 74 87 145 54 262 384 439 (1500) 70 543 83 602 718 54 811 28 (300) 59 63 926 33 67. **15**028 36 (600) 120 42 46 253 366 97 519 70 (300) 724 51 (600) 95 809 63 (3000) 91 (300) 970 75. **16**221 54 (1500) 315 43 412 78 509 48 63 (300) 770 88 (300) 924 (3000) 46 73 (600). **17**155 64 215 38 307 9 54 (600) 56 89 401 7 71 (300) 718 (3000) 32 50 (300) 958 (600). **18**029 50 101 15 (300) 92 208 (300) 43 363 (300) 411 55 516 91 97 606 (300) 52 91 727 (600) 38 856 (3000) 89 948 70 78 88. **19**016 25 140 81 273 309 29 48 65 89 91 444 87 529 34 70 81 (300) 602 (600) 728 42 44 831 32 64 80 (300) 84 969 74.

20059 61 124 206 20 32 (300) 38 374 (300) 455 (3000) 81 584 603 42 68 709 20 838 (600) 42 47 948 90. **21**022 61 81 99 101 (600) 31 82 (300) 87 264 347 466 511 31 74 81 663 745 800 (3000) 914 87. **22**055 67 (300) 217 22 44 64 90 92 (1500) 326 30 69 427 784 (1500) 95 (300) 870. **23**006 53 134 364 87 409 (3000) 500 92 (300) 618 88 748 87 97 (300) 814 34 50 (600) 79 910 (600). **24**005 76 125 31 43 (300) 87 303 91 415 72 516 56 695 700 29 43 57 75 (300) 83 824 44 79 994. **25**023 24 (1500) 102 389 404 8 30 68 75 91 98 (600) 573 763 82 938. **26**025 62 67 94 165 77 229 88 328 55 96 414 91 568 642 726 804 40 58 (300) 68 931 44. **27**064 166 84 293 321 55 (300) 415 24 48 (1500) 59 87 550 51 96 660 700 (300) 2 56 (600) 818 70 99 (300) 970. **28**033 248 (3000) 64 (600) 80 88 96 369 506 48 49 64 (1500) 72 (1500) 685 98 (1500) 806 87 88 (300). **29**004 (3000) 10 15 29 73 89 (300) 116 46 59 288 (1500) 92 311 55 69 (3000) 76 413 582 625 708 (600) 858 62 913 25 55.

30008 22 38 73 148 87 201 (3000) 26 48 74 94 362 (300) 75 (600) 409 36 (1500) 70 518 604 799 807 (1500) 924 25 28 74. **31**051 55 64 86 129 72 221 71 359 403 551 76 (300) 602 (300) 4 (15000) 22 (600) 86 754 72 807 10 38 64 79. **32**078 (1500) 105 6 45 52 72 73 80 318 493 511 41 55 (300) 84 (300) 88 (3000) 93 614 99 719 (300) 26 (600) 50 889 930 55. **33**016 402 31 548 77 672 705 6 (300) 13 26 60 (600) 94 889 922 44. **34**012 28 31 242 90 314 33 (600) 430 37 38 42 84 516 46 64 71 76 653 (300) 64 709 11 70 (300) 821 (300) 64 83 88. **35**012 (1500) 20 144 67 253 71 462 511 608 64 76 724 (1500) 823 (1500) 97 925 78 (600). **36**098 153 82 240 56 (600) 94 (300) 343 (600) 81 (600) 82 (600) 429 (600) 53 (300) 87 552 54 637 732 49 847 84 954 (3000) 86 91. **37**004 21 38 44 66 121 (300) 223 71 (300) 407 44 (300) 47 62 79 (300) 90 552 95 612 62 804 71 85 955. **38**056 207 43 99 339 (300) 444 (1500) 52 563 620 66 752 78 88 865 93 913 17. **39**008 21 41 (600) 50 230 41 69 300 38 428 49 517 46 624 706 32 78 810 96 949.

40188 279 (300) 84 (600) 304 17 25 (600) 78 525 29 64 74 603 (300) 25 32 757 74 913 32 53 56. **41**053 (300) 108 16 69 249 334 36 37 419 529 (600) 91 609 (3000) 88 980. **42**111 67 87 222 49 525 610 62 94 702 (3000) 15 70 89 828 57 927. **43**079 193 228 61 317 39 514 43 45 48 68 615 30 40 69 766 73 873 912 (300) 15 34 69. **44**045 86 88 126 38 63 200 52 71 87 338 45 70 84 536 73 692 98 718 50 83 91 837 (300) 59 75 943 (600) 67 (600) 68 (300) 77. **45**016 37 61 104 23 50 77 86 (3000) 223 31 85 362 (3000) 70 564 93 614 814 46 (300) 938. **46**017 19 101 12 18 23 28 53 298 332 405 20 31 71 599 650 731 823 (300) 48 (1500) 59 80 934. **47**001 4 30 31 47 (300) 123 75 96 206 19 93 321 (600) 71 423 27 571 (300) 88 703 (3000) 31 64 88 98 834 40 75 938 61. **48**056 64 79 88 97 119 95 253 90 (3000) 300 (300) 26 29 36 38 50 435 60 516 75 97 603 13 (1500) 34 38 95 713 58 69 73 81 99 (300) 811 15 84 977. **49**059 88 120 24 (600) 83 (300) 220 355 59 70 429 84 544 86 743 64 820 (600) 41 (300) 943 48 98 (300).

50015 106 38 45 69 74 (300) 93 99 (600) 281 309 60 412 19 502 11 12 59 75 631 58 721 31 46 98 827 (6000) 35 42 999 **51**083 127 360 67 78 407 23 33 (1500) 515 (3000) 90 636 (300) 790 895 934 (1500). **52**052 (300) 69 108 69 (15000) 99 200 314 (3000) 31 62 483 (300) 96 603 (300) 28 746 822 **53**071 (1500) 214 19 36 407 (1500) 503 (1500) 28 95 724 81 998 **54**002 40 190 342 72 76 434 (300) 45 64 85 94 95 (600) 518 22 (600) 50 75 607 24 719 61 830 937. **55**060 63 143 200 (300) 26 54 (300) 319 85 (3000) 491 528 (600) 639 768 828 (300) 47 933 68 (1500). **56**062 78 136 252 67 85 (600) 316 420 23 56 (600) 514 (1500) 39 606 56 (600) 75 79 91 738 52 63 811 23 911 40 69. **57**041 49 66 120 21 53 (600) 83 278 327 50 500 11 26 697 747 (600) 63 (3000) 846 (3000) **58**008 36 97 146 73 74 342 68 442 83 568 (300) 657 99 708 31 (300) 827 42 65 915 51 61. **59**014 49 153 80 212 94 (300) 301 19 20 28 41 48 426 65 576 93 (1500) 658 773 805 13 19 57 (600) 930 72 95.

60,035 46 178 203 (1500) 7 41 (600) 373 496 (600) 554 56 664 775 851 76 85 945 82. **61**,001 91 134 42 (1500) 57 263 334 68 443 524 (300) 39 65 657 719 91 98 876 956 87 98 99. **62**,004 36 42 78 96 100 5 68 295 437 39 62 79 516 87 90 648 711 19 40 77 825 (600) 935 98. **63**,067 86 97 149 79 82 245 306 524 (300) 43 54 (1500) 75 92 93 623 42 70 71 90 735 43 48 49 (3000) 76 812 49 78 90 907 11 (1500) 42 47 93. **64**,043 (600) 204 317 583 (1500) 673 (600) 700 35 801 28 70 83 915 29 36 (450,000) 57. **65**,054 66 154 67 213 (600) 54 70 79 306 11 13 30 39 (3000) 70 444 541 620 65 780. **66**,014 35 75 100 22 49 234 67 76 310 42 52 53 54 90 (600) 551 73 87 629 719 858 80 906 (300) 45 (300) 60 91. **67**,083 89 94 156 92 220 504 (3000) 13 14 43 51 74 681 744 (1500) 816 55 65 79 931 55. **68**,000 24 35 162 93 (300) 215 28 45 (300) 52 62 81 309 416 28 93 (300) 501 13 15 69 85 604 75 720 44 66 77 819 35 93 910 14 (300) 84 85. **69**,034 51 70 77 85 152 57 81 93 208 81 89 387 468 (600) 522 25 33 633 34 44 702 68 929 70 76 (300) 86 908 11 21 80 85 91 93.

70,011 103 5 6 (600) 79 83 204 77 89 (600) 95 344 87 446 569 (3000) 77 84 (300) 98 619 35 63 761 75 870. **71**,004 24 78 92 113 201 29 35 83 (300) 334 62 96 97 483 (300) 542 48 639 97 763 88 (300) 868 70 (3000). **72**,006 (300) 94 136 (3000) 89 256 89 93 356 449 77 555 83 (300) 88 (1500) 720 56 75 93 885 904 (300) 17 26 72 75. **73**,037 102 356 537 46 726 43 49 (3000) 62 822 (300) 933. **74**,070 117 37 51 225 49 80 (600) 302 (1500) 30 69 (600) 420 48 63 78 87 577 650 722 32 35 74 941. **75**,026 45 114 15 (300) 300 25 99 435 539 52 647 92 764 823 31 62 80 939. **76**,071 98 (300) 140 63 (600) 69 77 220 (300) 54 327 45 75 79 422 31 94 503 605 18 23 (300) 54 68 701 10 16 26 71 91 802 (600) 18 (3000) 59 913 (300) 99. **77**,006 70 130 31 (3000) 205 11 49 92 334 55 442 86 515 19 42 53 58 67 94 684 774 86 897 909 53. **78**,141 71 (300) 87 230 41 61 302 (300) 18 62 97 428 69 523 36 (1500) 610 705 73 842 81. 956 75. **79**,004 9 94 111 35 72 207 18 20 34 66 (300) 322 89 92 487 (300) 537 39 60 616 40 758 73 818 33 (6000) 88.

80000 39 41 50 65 76 176 83 207 81 334 41 (300) 82 414 33 40 744 46 (6000) 884 932 96. **81**002 19 43 114 260 78 (300) 310 72 438 40 504 (3000) 821 58 975 93 **82**054 59 69 143 75 77 251 70 486 631 58 73 (600) 85 90 703 37 69 77 811 33 40 48 (300) 61 (300) 63 75 (300) 94 911 40 **83**028 95 139 206 46 88 89 333 74 82 421 23 52 79 86 554 62 79 637 40 76 (300) 89 737 48 863 942 88 93. **84**088 132 46 202 73 315 17 (600) 43 451 594 695 726 98 860 (300) 66 994. **85**027 42 65 66 112 246 (1500) 65 99 320 410 (300) 20 525 42 44 667 (300) 704 (3000) 63 72 812 63 952 **86**008 59 63 78 99 123 224 39 53 83 314 31 416 529 (300) 88 680 793 842 914 23 33 37 76 (300) 97. **87**007 134 90 269 (300) 93 419 66 526 39 630 80 82 84 85 (300) 709 28 70 829 937 **88**000 18 (300) 46 167 273 (1500) 86 92 480 507 38 81 610 700 928 42 72. **89**011 26 38 41 77 116 202 97 (300) 311 18 67 86 407 (3000) 14 30 69 78 84 (600) 87 505 26 640 728 909 11 26 57

90217 65 370 79 463 551 52 (300) 657 73 702 842 930 72 (600). **91**004 8 (300) 35 122 243 83 (300) 347 496 574 (300) 88 (300) 94 634 90 760 67 98 (300) 816 42 53 934 (1500). **92**003 50 67 135 231 73 (600) 406 (600) 597 617 732 810 939 40. **93**005 11 19 78 117 63 366 409 12 24 (300) 87 515 22 27 64 98 618 28 82 722 76 92 94 801 46 (300) 927 (300) 49 (600) 90 (6000). **94**031 64 72 75 86 176 234 (1500) 602 71 73 732 801 83 918 48 50.

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 29. April. [illegible]ig belebt. Schluß fest.

[Schlußkurse.] Londoner Wechsel 203, 95. Pariser Wechsel 80, 97. Wiener Wechsel 168, 00. Böhmische Westbahn 144¼. Elisabethbahn 124¼. Galizier 154½. Franzosen*) 222¼. Lombarden*) 75¼. Nordwestbahn 108¾. Silberrente 57. Papierrente 54⅛. Russ. Bodenkredit 85. Russen 1872 96⅝. Amerikaner 1885 101¼. 1860er Loose 96¾. 1864er Loose —, —. Kreditaktien*) 115¼. Oesterr. Nationalbank 730, 00. Darmst. Bank 98⅛. Berl. Bankverein 81⅜. Frankfurter Wechslerbank 77¼. Oest. Bank 90⅝. Meininger Bank 79⅛. Hess. Ludwigsbahn 97⅝. Oberhessen 72⅛. Ung. Staatsloose 140, 00. Ung. Schatzanw. alt 84¾. do. do. neue 84½. do. Ostb.-Obl. II. 56¼. Centr.-Pacific 90¼. Reichsbank 154¼.

Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 116, Franzosen 222¾, Lombarden 75½, 1860er Loose —, Nordwestbahn —. Galizier 155¼.

*) per medio resp. per ultimo.

Wien, 29. April. Spekulationswerthe fest, Renten und Bahnen höher, Devisen matter.

[Schlußkurse.] Papierrente 64, 90. Silberrente 68, 30. 1854er Loose 103, 00. Nationalbank 869, 00. Nordbahn 1780. Kreditaktien 137, 60. Franzosen 266, 50. Galizier 185, 00. Kasch.-Oderb. 88, 25. Pardubitzer 115, 00. Nordwestb. 129, 50. Nordwestb. Lit. B 41, 00. London 120, 80. Hamburg 58, 80. Paris 47, 90. Frankfurt 58, 10. Amsterdam 100, 60. Böhm. Westbahn —, —. Kreditloose 152, 50. 1860er Loose 108, 70. Lomb. Eisenb. 92, 50. 1864er Loose 128, 50. Unionbank 55, 00. Anglo-Austr. 59, 00. Napoleons 9, 60½. Dukaten 5, 68. Silbercoup. 103, 85. Elisabethbahn 148, 50. Ung. Präml. 69, 30. D. Rchsbknt. 59, 50.

Türkische Loose 16, 00.

Wien, 29. April. Abendbörse. Kreditaktien 139, 10, Franzosen 267, 00, Galizier 185, 75, Anglo-Austr. 59, 60, Unionbank 55, 00, Lombarden 93, 50, Ungarische Kredit 117, 00, Papierrente 64, 50, Egypter 84, 50, Napoleons 9, 59. Fest, Schluß schwächer.

London, 29. April, Nachm. 4 Uhr. Konsols $95\frac{7}{16}$. Italien. 5proz. Rente 70⅞. Lombarden $7\frac{15}{16}$. 3proz. Lombarden-Prioritäten alte $9\frac{5}{16}$. 3proz. Lombarden-Prioritäten neue —. 5proz. Russen de 1871 95¼. 5proz. Russen de 1872 —. Silber 53½. Türk. Anleihe de 1865 12¾. 5proz. Türken de 1869 14. 6proz. Vereinigt. St. pr. 1885 103⅞. do. 5proz. fund. 106⅝. Oesterreich. Silberrente —. Oesterreich. Papierrente —. 6proz. ungar. Schatzbonds 85½. 6proz. ungarische Schatzbonds II. Emiss. —. 5proz. Peruaner 21. Spanier 13⅞.

Platzdiskont 1¼ %.

Wechselnotirungen: Berlin 20, 58. Hamburg 3 Monat 20, 58. Frankfurt a. M. 20, 58. Wien 12, 32. Paris 25, 45. Petersburg 30½.

Paris, 29. April. Ruhig, matt.

[Schlußkurse.] 3proz. Rente 67, 05, Anl. de 1872 106, 05, Italienische 5 pCt. Rente 71, 40, do. Tabaksaktien, — —, do. Tabaksobligationen —, —, Franzosen 557, 50, Lombard. Eisenbahn-Akt. 202, 50, do. Prioritäten 237, 00, Türken de 1865 12, 60, do. de 1896 74, 00, Türkenloose 36, 75.

Crédit mobilier 170. Spanier extér. 13, 81, do. intér 13, 18, Suezkanal-Aktien 716, Banque ottomane 362, Société générale 527. Egypter 218. — Wechsel auf London 25, 21½.

New-York, 29. April. Abends 6 Uhr. [Schlußkurse.] Höchste Notirung des Goldagios 12¾, niedrigste 12⅝. Wechsel auf London in Gold 4 D. 87¾ C. Goldagio 12¾. 5/20 Bonds per 1885 118. do. 5proz. fundirte 118⅞. 5/20 Bonds per 1887 121⅜. Erie-Bahn 14⅛. Central Pacific 106¾. New-York Centralbahn 112⅛. — Waarenbericht. Baumwolle in New-York 12⅞, do. in New-Orleans 12⅛. Petroleum in Newyork 14, do. in Philadelphia 13⅞. Mehl 5 D. 15 C. Rother Frühjahrsweizen 1 D. 30 C. Mais (old mixed) 65 C. Zucker (Fair refiting Muscovados) 7⅜. Kaffee (Rio-) 17¼. Schmalz (Marke Wilcox) 13⅝ C. Speck fort clear) 13 C. Getreidefracht 6.

Produkten-Börse.

Berlin, 29. April. Wind: W. Barometer: 27,10. Thermometer: + 14° R. Witterung: wolkig.

Weizen loko per 1000 Kilogr. 180—220 nach Qual. gef., gelber per diesen Monat —, April-Mai 201 200,50 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 204,50--204 bz., Juli-August 207--206,50 bz., Sept.-Oktbr. 208,50 bz. — Roggen loko per 1000 Kilogr. 146—164 nach Qual. gef., ruff. 143—150, polnisch 151 152, inländ. 160—164 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 148—147,50 bz., Mai-Juni 145,50 145 bz., Juni-Juli do., Juli-August 146 145,50 bz., Sept.-Okt. 149—148,50 bz. — Gerste loko per 1000 Kilogr. 141—180 nach Qual. gef. — Hafer loko per 1000 Kilogr. 150—190 nach Qual. gef., ost- u. westpr. 160—180, russ. 150—180, schwed. 183—185, pomm. und meckl. 183—187 ab Bahn bz., per diesen Monat —, Frühjahr 164—163 bz., Mai-Juni 162 bz., Juni-Juli 161,50 bz., Juli-August , Sept.-Okt. 153,50 bz. — Erbsen per 1000 Kilogr. Kochwaare 178—210 nach Qual., Futterwaare 170—177 nach Qual. — Leinöl loko per 100 Kilogr. ohne Faß 58 M. — Rüböl per 100 Kilogr. loko ohne Faß 61 bz., mit Faß —, per diesen Monat —, April-Mai 61,5—61,6 bz., Mai-Juni do., Juli-August 63,1 bz., Sept.-Okt. 63,1 bz. — Petroleum (Standard white) per 100 Kilogr. mit Faß loko 25,5 bz., per diesen Monat 25,5 bz., Sept.-Oktbr. 25,5 B. — Spiritus per 100 Liter à 100 pCt. = 10,000 pCt. loko ohne Faß 44,8 bz., per diesen Monat —, loko mit Faß per diesen Monat —, April-Mai 44,8—45—44,9 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 45,9 45,7 bz., Juli-August 46,9 46,8 bz., Aug.-Sept. 47,9—47,8 bz., Sept.-Okt. —. — Mehl. Weizenmehl Nr. 0 27,50—26,50, Nr. 0 u. 1 25,50—24 Mk. Roggenmehl Nr. 0 23,50—22, Nr. 0 u. 1 21,25—19,75 per 100 Kilogr. Brutto inkl. Sack, per diesen Monat —, April-Mai 20,65—20,55—20,60 bz., Mai-Juni do., Juni-Juli 20,85 bz., Juli-August 20,90—20,95 bz., Sept-Okt. 21 bz. (B. u. H.-Z.)

Breslau, 29. April. [Amtlicher Produktenbörsen-Bericht.] — Roggen (per 2000 Pfd.) nahe Termine Monate fest, gek. — Ctr., per April u. April-Mai 147 G., Mai-Juni 147 B., 146,50 G., Juni-Juli 148 B. u. G., Juli-August 148—149 bz. u. B.' Sept.-Okt. 150 B. — Weizen per April-Mai 186 G., Mai-Juni 189 bz., gek. — Ctr. — Gerste per April-Mai —. — Hafer per April 180 B., April-Mai 172 B., Mai-Juni —, Juni-Juli 170 B. — Raps 280 B. — Rüböl geschäftslos, gek. — Ctr., loko 62,50 B., per April u. April-Mai 61,50 B., Mai-Juni 61,50 B., Sept.-Oktbr. 62 B. — Spiritus unverändert, gek. 15,000 Liter, loko 43 bz. u. B., 42 G., per April, April-Mai u. Mai-Juni 43,50 bz., Juni-Juli 44,50 B., Juli-August 45,50 bz., August-Sept. 45,50 bz. u. B. — Zink: ohne Umsatz.

Die Börsen-Kommission. (Br. Hdls.-Bl.)

Stettin, 29. April. [Amtlicher Bericht.] Wetter: leicht bewölkt, Nachts Regen. Therm. + 10' R. Barom. 28. Wind: W.

Weizen matt, pr. 1000 Kilo loko gelber 185—201 M., weißer 195—206 M., Frühjahr —, Mai-Juni 204,50—203,50—205 M. bz., 204,50 Br u. Gd., Juni-Juli 206,50—206 bz., Juli-August 209—208 bz., 208,50 Br. u. Gd., Sept.-Okt. 209 bz. u. Br. — Roggen matt, pr. 1000 Kilo loko inländ. 154—160 M., Ruff. 142—146 M., Frühjahr —, Mai-Juni 143—142 bz., Juni-Juli —, Juli-August 143 bz. u. G., 143,50 Br., Sept.-Oktbr. 146,50—145,50—146 M. bz., Br. u. Gd. — Gerste fest, pr. 1000 Kilo loco 155—170 M. — Hafer fest, pr. 1000 Kilo loco 160—179 M., Mai-Juni 165 M. bz. — Erbsen ohne Handel. — Mais schwankend, pr. 1000 Kilo loko 128 M. bz., per April 132—127,50—130—128 bz. — Winterrübsen fest, pr. 1000 Kilo pr. Sept.-Oktbr. 283 M. Gd. — Rüböl fester, pr. 100 Kilo loko ohne Faß 64 M. Br., pr. April-Mai, Mai-Juni und Sept.-Oktbr. 62 M. bz. — Spiritus wenig verändert, pr. 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 44,5M. bez., Mai-Juni 44,50—44,40 M. bz. u. Gd., Juni-Juli 45,40 M. Br., Juli-August 46,40 M. Br., August-Septbr. 47,40—47,20 M. bz. u. Gd. — Angemeldet: Nichts. — Petroleum loko 12,75 M. bz., Regulirungspreis 12,75 M., pr. Sept.-Oktbr. 12 M. Br., 11,75 M. Gd.

Heutiger Landmarkt per 1000 Kilo: Weizen 186—198, Roggen 156—162, Gerste 153—168, Hafer 171—180, Erbsen 174—183, Kartoffeln 36—54, Heu 3—3,50, Stroh 48—54 M. (Ostſ. Z.)

Meteorologische Beobachtungen zu Posen.

Datum.	Stunde.	Barometer 260' über der Ostsee.	Therm.	Wind.	Wolkenform.
29. April	Nachm. 2	27" 7''' 74	+ 12°0	W 1	trübe, St., Cu-st.
29. =	Abnds. 10	27" 7''' 81	+ 7°2	SSO 1	heiter, St., Cu
30. =	Morgs. 6	27" 8''' 00	+ 5°1	S 0	bedeckt, dicht. Nb.
30. =	Nachm. 2	27" 9''' 33	+ 14 2	SW 1 2	trübe, St., Cu.
30. =	Abnds. 10	27" 8''' 63	+ 9 4	SW 0 1	trübe, St
1. Mai	Morgs. 6	27" 8''' 51	+ 7°5	S 0 1	heiter, St, Ci-cu.

¹) Regenmenge: 0,3 Pariser Kubikzoll auf den Quadratfuß.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 29. April Mittags 1,88 Meter.
= = 30. = = 1,92 =

Berlin, 29. April. Der heutige Verkehr eröffnete auf einem zum Theil herabgesetzten Coursniveau leidlich fest. Die fremden Notirungen, welche sich an den günstigen Schluß der gestrigen Börse angelehnt hatten, blieben ohne Einfluß und auch sonst fehlt jede Anregung. Nur die Spekulation machte einzelne Versuche, eine größere Bewegung in den Verkehr zu bringen. Doch gelang das nur für sehr wenige Papiere. Kreditaktien hoben sich bald nach Eröffnung, um schnell wiederum zu ermatten. Franzosen lagen von vornherein ziemlich matt. Nur Diskonto-Kommandit-Antheile fanden andauernd etwas lebhaftere Beachtung, da die Feststellung der Dividende am 2. nächsten Monats stattfinden soll. Man setzte heute wiederum eine ziemlich hohe Ziffer als wahrscheinlich voraus, auf Gruud welcher Schätzung die Antheile bei mäßigen Schwankungen und recht fester Haltung ziemlich lebhaft gehandelt wurden. Der Eisenbahnaktienmarkt behauptete bei geringem Verkehre gute Festigkeit; namentlich wurden Rheinisch-Westfälische Bahnen Kleinigkeiten besser bezahlt, doch fehlte dem lokalen Markte jede weitergehende Anregung. Die Spekulation verhielt sich durchaus abwartend und das Privatpublikum blieb theilnahmlos. Mainzer auf die 6proz. Dividende besser. Oesterreichische Bahnen fest. Elbethal, Ostbahn II. Emission, Gömörer Pfandbriefe und Lemberger Obligationen beliebt. Fremde Renten blieben ohne Bewegung und gegen gestern ziemlich unverändert, Loose einigermaßen belebt. Preußische Fonds, Pfandbriefe und Prioritäten ruhig, ungarische und russische Werthe schwach. Banken, Bergwerke und Industriepapiere in sehr geringem Verkehr. Central-Bank für Industrie und für Bauten, Oberschles. Eisenbahnbedarf, Pferdebahn, Viehmarkt und Centralstraße belebt. Der Geldmarkt lag ruhig. Wechsel stih. Die zweite Stunde gestaltete sich namentlich für Diskonto-Kommandit-Antheile und Kreditaktien recht fest. Die Festigkeit behauptete sich bis 2 Uhr mit geringen Abschwächungen auf der Tagesordnung. Per Mai notiren wir: Franzosen 448—5—7. Lombarden 152—4,50. Kreditaktien 227,50—7—31,50. Diskonto-Kommandit-Antheile 113,50—5,75—115. Laurahütte 56—6,75. Reichsbank 153. Baubank Metropole lebhaft, Sendker höher, Rumänische Staats-Anleihe gewann 4 pCt., Preußische Bodenkredit ½, Unter den Linden 0,20, Reichsbau ¼; Deutsche Nationalbank verlor 2. Der Schluß war wieder viel matter.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 29 April 1876.

Preußische Fonds und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,50 bz
Staats-Anleihe	4	99,75 bz
Staats-Schldsch.	3½	93,50 bz
Kur- u. Nm. Sch	3½	
Od.-Deichb.-Obl.	4½	101,75 B
Berl. Stadt-Obl.	4½	102,10 bz
do. do	3½	93,00 bz
Cöln. Stadt-Anl.	4½	
Rheinprovinz do.	4½	
Schldv. d. B. Kfm.	5	100,50 bz
Pfandbriefe:		
Berliner	4½	101,75 bz G
do.	5	106,30 G
Landsch. Central	4	94,90 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	85,50 G
do. neue	3½	84,75 bz
do.	4	95,00 B
do. neue	4½	
N. Brandbg. Cred.	4	
Ostpreußische	3½	86,30 B
do.	4	95,60 G
do.	4½	101,80 G
Pommersche	3½	84,60 B
do	4	95,20 bz
do.	4½	102,30 bz G
Posensche, neue	4	94 75 bz
Sächsische	4	96,50 B
Schlesische	3½	
do. alte A. u. C.	4	
do. A u. C	4	
Westpr. rittersch.	3½	84,60 B
do.	4	95,40 bz G
do.	4½	101,10 bz
do. II. Serie	5	106,25 G
do. neue	4	94,20 bz
do.	4½	101,00 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	97,70 G
Pommersche	4	97,90 B
Posensche	4	96,75 bz
Preußische	4	96,90 bz
Rhein- u. Westfäl	4	98,00 bz G
Sächsische	4	98,60 bz
Schlesische	4	97,10 bz G
Souvereigens		20,36 G
Napoleonsd'or		16,21 bz
do. 500 Gr.		
Dollars		
Imperials		
do. 500 Gr.		1392,00 bz
Fremde Banknot.		99,85 bz
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,80 bz
Oesterr. Banknot.		168,95 bz
do. Silbergulden		
do. ½ Stücke		
Ruff. Noten		265,10 bz

Deutsche Fonds.

P.-A. v. 55 a 100th.	3½	130,50 G
Hess. Prich a 40th.	—	251,90 B
Bad. Pr.-A. v 67	4	116,75 bz
do. 35fl.-Obligat.	—	130,50 bz
Bair. Präm.-Anl	4	118,50 bz
Brschw. 20thl.-L	—	82,50 bz
Brem. Anl. v. 1874	4½	
Cöln-Md.-Pr.-A.	3½	108,25 bz
Dess. St. Pr.-Anl.	3½	116,00 B
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	109,00 bz
do. II Abth	5	106,00 bz
Hb. Pr.-A v. 1866	3	171,50 B
Lübecker Pr.-Anl.	3½	169,50 bz
Meckl. Eisenbsch.	3½	89,70 bz
Meininger Loose	—	18,70 B
do. Pr.-Pfdbr.	4	101,50 bz
Oldenburg. Loose	3	136,00 bz
D.G.C.B.-Pf. 110	5	102,90 bz
do. do.	4½	96,00 G
Dtsch. Hypoth. unk.	5	101,00 bz G
do. do.	4½	95,75 bz G
Mein Hyp.-Pfd.	5	101,30 G
Nrdd. Grdcr H A	5	100,75 G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	101,50 bz G
Pomm. H-B. I. 120	5	105,00 bz
do. II. IV. rz. 110	5	101,25 G

Pomm III. rz. 100	5	100,50 bz
Pr. B.-C.-H.-Br. kd.	5	99,90 G
do. unk. rückz. 110	5	103,30 bz G
do. do 100	5	101 bz G
Pr C.-B.-Pfdb. kd.	4½	100,10 G
do. unk rückz. 110	5	107,00 G
do (1872 u. 74)	4½	98,50 bz
do. (1872 u. 73)	5	101,50 bz
do. (1874)	5	101,50 bz
Pr. Hyp.-A.-B 120	4½	99,00 bz G
do. do.	5	100,20 bz
Schles. Bod.-Cred.	5	100.00 G
do. do.	4½	94,00 G
Stett. Nat.-Hyp	5	101,00 bz G
do. do.	4½	98,00 G
Kruppsche Oblig	5	101,50 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	104,40 bz
do. do. 1885	6	100,20 bz
do Bds (fund.)	5	102,20 bz
Norweg. Anl.	4½	97,00 B
New-Yrk Std-A	7	102,00 B
do Goldanl	6	101,00 G
New Jersey	7	93,10 G
Oest. Pap.-Rente	4½	54,75 bz
do. Silb.-Rente	4½	57,50 bz
do 250 fl. 1854	4	95,90 bz
do. Cr. 100 fl 1858	—	301,00 bz B
do. Lott.-A. v. 1860	5	96,75 bz
do. do v. 1864	—	254,00 bz
Ung. St.-Eisb.-A.	5	66,50 bz
do. Loose	—	
do. Schatzsch. I.	6	85,00 bz
do. do. kleine	6	85,50 bz
do. do. II.	5	82,25 bz
Italienische Rente	5	70,90 B
do. Tabak-Obl	6	100,80 G
do do Actien	6	
Rumänier	8	94,25 bz
Finnische Loose	4	38,00 bz
Russ Centr Bod	5	87,50 bz
do. Engl A 1822	5	95,50 G
do. do. A v. 1862	5	96,90 bz
Russ.-Engl. Anl	3	
Russ fund. A 1870	5	101,50 G
Russ cons. A 1871	5	96,90 bz
do do 1872	5	96,90 bz
do. do 1873	5	96,90 bz
do Bod Credit	5	85,25 bz
do Pr. A v 1864	5	168,25 bz
do. do. v 1866	5	165,00 bz
do. 5. A Stiegl.	5	83,25 bz
do 6. do do.	5	93,75 bz
do. Pol.-Sch.-O.	4	84,30 G
do. do kleine	4	83,10 bz G
Poln. Pfdb. III. E.	4	
do. do	5	76,75 bz
do Liquidat.	4	68,25 G
Türk. Anl. v. 1865	5	11,10 G
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez	3	

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	169,30 bz
do. 100 fl. 1 M.	168,45 bz
London 1 Lstr 8 T.	20,39 5 bz
do. do. 3 M.	20,31 5 bz
Paris 100 Fr. 8 T.	80,90 bz
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	80,85 bz
do. do 100 F. 2 M.	80,50 bz
Wien öst. Währ. 8 T.	168,50 bz
Wien öst. Währ. 2 M.	167,35 bz
Petersb 100 R 3 W.	263,50 bz
do. 100 Rub. 3 M.	260,20 bz
Warschau 100 R. 8 T.	264,40 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt.; Bankdisconto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3½, Frankfurt a. M. — , Hamburg , Leipzig —, London 2, Paris —, Petersburg 6½, Wien 4½ pCt.

Bank- und Credit-Aktien.

Badische Bank	4	101,75 B
Bk. f. Rheinl u Westf	4	64,00 G
Bk. f. Sprit u. Pr H.	4	61,50 bz G
Berliner Bankverein	4	81,00 bz B
do. Comm.-B Sec	4	62 50 G
do. Handels Ges.	4	85,25 bz
do. Kassen-Verein	4	175,00 B
Breslauer-Disc.-Bk.	4	62,40 bz G
Centralbk. f Bauten	4	18,00 B
Centralbk. f. Ind. u. H.	4	68,00 bz G
Cent.-Genossensch.-B.	fr.	96,10 bz
Chemnitzer Bank-V.	4	74,00 G
Coburger Credit-V.	4	73,50 G
Cöln. Wechslerbank	4	74,00 B
Danziger Bank	fr.	136,50 bz
Danziger Privatbank	4	116,50 bz G
Darmstädter Bank	4	97,50 bz
do. Zettelbank	4	93,00 G
Dessauer Creditbank	4	10,60 G 70B
do. Landesbank	4	116,00 bz G
Deutsche Bank	4	72,00 bz
do. Genossensch.	4	90,00 G94.50
do. Hyp.-Bank	4	92,75 G [G
do. Reichsbank	fr.	
do. Unionbank	4	76,25 bz
Disconto-Comm.	4	115,10 bz
do Prov.-Discont	4	78,00 bz
Geraer Bank	4	81,70 bz
do. Creditbank	4	51,25 G
Gew. B. H Schuster	4	12,50 bz G
Gothaer Privatbank	4	85,00 bz G
do. Grundcreditbk	4	105,75bz 99.75
Hypothek. (Hübner)	4	126,25 G [G
Königsb. Vereinsbank	4	79,50 G
Leipziger Creditbank	4	118,00 bz B
do. Discontobank	4	71,00 B
do. Vereinsbank	4	85,25 bz G
do. Wechselbank	4	65,00 bz
Magdeb. Privatbank	4	106,00 B
Mecklenb. Bodencredit	4	73,50 B
do. Hypoth. Bank	4	66,50 G
Meininger Creditbank	4	78,50 bz
do. Hypothekenbk	4	98 50 bz
Niederlausitzer Bank	4	83,00 G
Norddeutsche Bank	4	125,75 bz
Nordd. Grundcredit	4	100,25 bz G
Oesterr. Credit	4	
do. Deutsche Bank	4	90,00 G
Ostdeutsche Bank	fr.	85,50 G
Posener Spritactien.	4	
Petersb. Discontobank	4	101,50 B
do. Intern. Bank	4	95,00 B
Posen. Landwirthsch.	4	64,00 G
Posener Prov. Bank	4	97,75 bz G
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Boden Credit	4	98,00 bz G
do. Centralboden.	4	117,25 bz G
do. Hyp. Spielh.	4	120,40 G
Product. Handelsbank	4	83,00 bz G
Provinz.-Gewerbebk.	4	41,00 bz G
Rittersch. Privatbank	4	124,00 G
Sächsische Bank	4	119,25 G
do. Bankverein	fr	92,25 G
do. Creditbank	4	78,25 B
Schaaffhaus Bankv.	4	64,00 bz G
Schles Bankverein	4	84,00 bz G
Schles. Vereinsbank	4	85,50 G
Südd. Bodencredit	4	112,25 bz
Thüringische Bank	4	73,00 bz G
Vereinsbank Quistorp	fr.	6,00 G

Industrie-Actien.

Brauerei Patzenhofer	4	99,50 bz
Dannenb. Kattun	4	17,50 G
Deutsche Baugef.	4	49,75 G
Deutsch Eisenb. Bau.	4	13,20 G
Dtsch. Stahl u. Eisen	4	
Donnersmarckhütte	4	18,00 bz
Dortmunder Union	4	6,60 bz G
Egell'sche Masch Act.	4	15,75 G
Erdmannsd. Spinn	4	21,75 bz G
Flora f. Charlottenb.	4	14,40 bz G
Frist u. Roßm. Nähm.	4	44,00 G
Gelsenkirch Bergw.	4	105,25 G
Georg Marienhütte	4	59,50 G
Hibernia u. Shamr.	4	36,50 bz G
Immobilien (Berl.)	4	81,00 B
Kramsta, Leinen F.	4	83,75 G
Lauchhammer	4	18 00 B
Laurahütte	4	57,25 bz
Luise Tiefbau-Bergw.	4	24,00 bz B
Magdeburg Bergw.	4	116,50 B
do. Spritfabrik	4	21,00 G
Marienhütte Bergw.	4	63,50 B
Massener Bergwerk	4	23,50 G
Menden u. Schw. B.	4	50,50 G
Oberschles. Eis.-Bed.	4	28,25 G
Ostend	4	10 00 G
Phönix B.-A. Lit. A.	4	48,50 G
Phönix B.-A. Lit. B.	4	36,50 G
Redenhütte	4	2,90 B
Rhein.-Nass. Bergwerk	4	88,00 B
Rhein.-Westfäl. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	51,25 G
Union Eisenwerk	4	6,90 bz B
Unter den Linden	4	17,10 G
Wäsemann Bau V.	4	38 00 bz
Westend (Quistorp)	fr.	4,30 G
Wissener Bergwerk	4	28 G 12,50 G
Wöhlert Maschinen	4	17,75 bz G

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Aachen-Mastricht	4	21,40 bz
Altona-Kiel	4	115,60 bz
Bergisch-Märkische	4	79,25 bz
Berlin-Anhalt	4	103,25 bz
Berlin Dresden	5	26,25 bz
Berlin Görlitz	4	39,20 bz
Berlin-Hamburg	4	170,00 G
Berliner Nordbahn	fr.	
Brl.-Potsd. Magdeb.	4	76,00 bz G
Berlin Stettin	4	122,00 bz G
Bresl. Schw.-Freibg.	4	79,70 bz
Cöln-Minden	4	100,00 bz G
do. Litt. B.	5	97,50 bz G
Halle-Sorau-Guben	4	9,50 bz G
Hann.-Altenbeken	4	14,25 bz
do. II Serie	4	
Märkisch-Posener	4	19,50 bz
Magd.-Halberstadt	4	67,80 bz
Magdeburg-Leipzig	4	233,00 bz
do. do. Litt. B.	4	95,30 bz
Münster-Hamm	4	
Niederschles.-Märkisch	4	98,00 G
Nordhausen Erfurt	4	31,25 bz
Oberschl. Litt. A. u. C.	3½	138,75 bz G
do. Litt B.	3½	128.00 bz
do. Litt E.	5	
Ostpreuß. Südbahn	4	26,75 bz
Pomm. Centralbahn	fr.	
Rechte Oder Uferbahn	4	103,00 bz
Rheinische	4	114, 114,50 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	93,50 bz
Rhein Nahebahn	4	13,25 bz
Stargard-Posen	4½	101,25 bz
Thüringische	4	116,00 bz
do. Litt. B. v. St. gar.	4	90,40 bz B
do. Litt. C. v. St. gar.	4½	100,90 bz B
Weimar-Geraer	4½	43,00 bz G
Albrechtsbahn	5	14,25 bz
Amsterdam Rotterd.	4	111,25 bz
Aussig Teplitz	4	112,25 bz
Baltische	3	55,25 G
Böhm. Westbahn	5	72,80 bz B
Brest-Grajewo	4	25,00 B
Brest-Kiew	4	48,50 B
Dux Bodenbach	4	8,50 bz
Elisabeth-Westbahn	5	62,50 bz
Kaiser Franz Joseph	5	55,25 G
Galiz. Karl Ludwig)	5	78,75 bz
Gotthard Bahn	6	47,70 bz
Kaschau-Oderberg	5	42,00 bz G
Ludwigsh.-Bexbach	4	177,50 bz
Lüttich-Limburg	4	25,50 bz G
Mainz-Ludwigshafen	4	97,75 bz G
Oberhess. v. St. gar	3½	72,25 bz G
Oestr. frz Staatsbahn	4	
do. Nordwestbahn	5	215,75 bz
do. Litt. B	5	69,75 bz
Reichenb. Pardubitz	4½	49,50 bz G
Kronpr. Rudolfsbahn	5	45,65 bz G
Rjask Wyas	5	
Rumänier	4	20,60 bz G
Russische Staatsbahn	5	106 70 bz
Schweizer Unionbahn	4	6,25 B
Schweizer Westbahn	4	16,30 bz
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau Prag	4	41,75 bz
Vorarlberger	5	43,50 bz
Warschau-Wien	4	192,25 bz

Eisenbahn-Stammprioritäten

Altenburg Zeitz	5	103,25 bz
Berlin Dresden	5	71,40 bz
Berlin-Görlitzer	5	81,50 bz
Berliner Nordbahn	fr.	9,90 bz
Breslau Warschau	5	
Chemn.-Aue-Adorf	5	20,00 bz bz
Crefeld-K. Kempen	fr.	
Gera-Plauen	5	23,75 bz B
Halle Sorau-Guben	5	18,50 bz B
Hannover-Altenbek.	5	34,50 bz
do. II. Serie	5	
Leipz. Gaschw.-Mś.	5	74,00 B
Märkisch Posen	5	65 00 B
Magdeb.-Halberst. B.	3½	58,75 bz B
do do C.	5	88 90 bz
Münster-Enschede	5	10,50 bz
Nordhausen-Erfurt	5	35,00 bz
Oberlausitzer	5	42,90 bz
Ostpreuß. Südbahn	5	71,50 B
RechteOderufer-Bahn	5	108,25 bz
Rheinische	4	
Rumänische	8	76 00 bz
Saalbahn	5	25,50 bz
Saal Unstrutbahn	5	10,25 bz
Tilsit-Insterburg	5	
Weimar-Geraer	5	24,00 bz

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	91,25 B
do. do. II.	5	98,00 B
do. do. III.	5	97,50 G
Berg.-Märkische I.	4½	
do. II.	4½	
do. III. v. St. g	3½	84,90 bz
do. do. Litt. B.	3½	84,90 bz
do. do. Litt. C	3½	77,00 B
do. IV	4½	98,00 bz G
do. V.	4½	97,75 bz
do. VI.	4½	97,40 bz B
do VII.	5	102,40 bz B
Aachen-Düsseldorf I	4	89,00 G
do. do. II	4	
do. do III	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr	4	90,00 B
do. do. II	4½	
do. Dortmd.-Soest	4	
do. do. II	4½	
do Nordb. Fr. W.	5	103 00 G
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do III.	4½	
Berlin-Anhalt	4	
do.	4½	99,50 G
do. Litt. B	4½	99,50 G
Berlin-Görlitz	5	102,50 B
do. do.	4½	91,50 G
Berlin-Hamburg	4	
do. do. II	4	
do. do. III	5	103 90 bz G
Berl.-Potsd.-M. A. B	4	91,70 bz
do. do. C.	4	90,90 bz G
do. do. D	4½	96,30 bz
do. do. F	4½	92,50 bz
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II	4	93,25 bz B
do do. III	4	93,00 G
do. IV. v. St. g.	4½	102,60 G
do. VI. do.	4	93,00 bz B
do. VII.	4½	98,00 bz
Bresl.-Schw.-Freibrg	4½	
do. do. Litt. G	4½	
do. do. Litt. H	4½	
do. do. Litt. I.	4	
Cöln-Minden IV.	4	92,70 bz B
do. do. V	4	89,70 G
do. do. VI.	4½	96,70 bz B
Halle-Sorau Guben	5	92,50 G
do. do. II	5	90,00 bz G
Hannov.-Altenbek. I	4½	95,00 G
do. do. II	4½	95,00 G
do. do. III	4½	85,50 G
Märkisch-Posener	5	
Magdeb.-Halberstadt	4½	97,00 G
do. do. de 1865	4½	96,00 B
do. do. de 1873	4½	
do. Leipzig de 1867	4½	99,50 B
do. do. de 1873	4½	99,20 bz
do. Wittenberge	3	72,00 G
do. do.	4½	96,50 bz G
Niederschles.-Märk. I.	4	97,30 G
do. II a 62½ thlr.	4	95,00 G
do. Obl. I. u. II	4	98,00 B
do. do. III. conv	4	96,00 G
Nordhausen-Erfurt I.	5	96,00 G
Oberschlesische A.	4	
Ober schlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D	4	92,50 G
do. E.	3½	85,50 B
do. F.	4½	
do. G.	4½	98,80 G
do. H.	4½	101,00 B
do. v. 1869	5	104,00 B
do. v. 1873	4	
Oberschles. v. 1874	4½	98,00 bz
do. Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	92,25 G
do. do.	5	104,10 G
do. Niedsch. Zwgb.	3½	
do. Starg. Pos.	4	99,00 G
do. do. II.	4½	99,00 G
do. do. III.	4½	102,00 G
Ostpreuß. Südbahn	5	
do. Litt. B.	5	
do. Litt. C.	5	
Rechte-Oder-Ufer	5	103 25 G
Rheinische	4	93,00 G
do. v. St. gar.	3½	87 00 G
do. von 1858, 60	4½	100.30 bz
do. von 1862, 64	4½	100,30 bz
do. v 1865	4½	100,30 bz
do. 1869, 71, 73	5	103,00 bz B
do. v. 1874	5	103,10 bz B
Rh.-Nahe. v. St. g.	4½	102,30 G
do. II. do.	4½	102,30 G
Schlesw.-Holstein.	4½	99,75 G
Thüringer I.	4	93,50 G
do. II.	4½	99,75 G
do. III	4	
do. V.	4½	99,50 B
do. VI.	4½	

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	70,70 G
Gal. Karl-Ludwig. I.	5	80,75 G
do. do. II.	5	79,00 bz G
do. do. III.	5	75,50 bz
do. do. IV.	5	73,50 G
Lemberg-Czernow. I.	5	63.50 bz G
do. II.	5	64,90 bz
do. III.	5	55,30 bz
do. IV	5	51,30 G
Mähr.-Schles. Ctrlb.	fr.	16,00 bz
Mainz-Ludwigshafen	5	102,50 B
do. do	4½	
Oesterr.-Franz. Stsb.	3	312.50 bz G
do. Ergänzungsn	3	301,50 G
Oesterr.-Franz. Stsb.	5	95,25 bz
do. II. Em.	5	95,00 B
Oesterr. Nordwestb.	5	73,25 bz G
Oest. Nrdwstb. Litt. B	5	57,25 G
do. Goldpriorität.	5	
Kronpr. Rud Bahn	5	65,00 bz
do. do. 1869	5	63,00 B
do. do 1872	5	62,00 G
Rab-Graz Pr.-A.	4	69,25 bz
Reichenb. Pardubitz.	5	72,30 bz
Südösterr. (Lomb.)	3	234,25 bz G
do. do. neue	3	234,40 bz G
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	101,00 G
do. do. 1877	6	102,00 G
do. do. 1878	6	103,00 G
do. do. Oblig.	5	75,40 G
Baltische, gar.	5	86,00 G
Brest Grajewo	5	72,50 bz G
Charkow-Asow. g	5	
do. in Lstr. a 20 40	5	94,75 G
Charkow-Krementsch.	5	
Jelez Orel, gar.	5	94,75 G
Jelez Woron., gar	5	93,75 G
Koslow.-Woron	5	96 40 B
Koslow.-Woron Obl.	5	83,25 G
Kursk. Chark. gar.	5	94,80 bz G
K. Chark.-As. (Obl)	5	88,00 bz
Kursk.-Kiew, gar.	5	96,00 G
Losowo Sewast	5	91,50 bz
Mosco-Rjäsan, g	5	98,90 B
Mosk.-Smolensk	5	96,25 B
Schuja Iwanowo	5	95,00 G
Warschau Teresp.	5	95,50 B
do kleine	5	95,75 bz
Warschau-Wien II.	5	95,00 G
do. III	5	92,00 G
do. IV.	5	87,00 bz G
Zarskoe-Selo	5	81,75 bz

Verlag von W. Decker u. Comp. (E. Röstel) in Posen.